Parabrisas
7 de JUNIO 1966
Aparece los MARTES
Nº 7
$ 30.-
CORSA
HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

EN ESTE NUMERO

INDIANAPOLIS 1966

CRONICA VIBRANTE DE ESTA DURA Y TORMENTOSA PRUEBA. SECUENCIA GRAFICA DEL GRAN ACCIDENTE. MAS DETALLES DEL DISCUTIDO FINAL Y LA VERA RADIOGRAFIA DE LOS GANADORES: GRAHAM HILL Y EL LOLA-FORD

(págs. 7/13)

REPORTAJE A BOCA

(Pág. 31)



¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo desde las 8 en la

VUELTA DE SALTO

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR GAÑETE BLASCO

EDUARDO PEREZ TRIGAS - LUIS GARCIA DEL SOTO

CARLOS ALBERTO LEGNANI - DARIO RINALDI

y la incorporación de los prestigiosos periodistas

JOSE ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA
ROBERTO BO - ANSELMO LAMARQUE
ERNESTO VIETTA - JULIO CAZON

y para estar en la carrera hay que estar con



grupo de revistas



Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal



Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS BUESAJS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (a.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.



Podíamos haber intentado aparecer en el número pasado con una crónica de Indianápolis al minuto, pero preferimos no hacerlo. Nos hubiera obligado a retrasar la aparición de la revista, y el resultado no habría ido más allá del informe escueto, falto de colorido, y con mucha suerte ilustrado por una radiofoto.
Después de todo, las revistas como la nuestra están para brindar algo más que superficialidades. Hoy, a la vista del material que ofrecemos sobre dicha carrera (pág. 7), nos reconforta aquella decisión: el lector saldrá plenamente satisfecho y se irá acostumbrando a seguir nuestros títulos de tapa con la seguridad de que no se verá defraudado. Algo más para nuestro público: lanzamos con este número un gran concurso (pág. 23). Como se verá, es simple en sus planteamientos y fácil de ejecutar. Al instituir estos premios, Parabrisas CORSA busca incentivar el interés popular por nuestro deporte y brindar una satisfacción más a sus lectores. Para eso estamos, después de todo. También con este número volvemos a dar vigencia a la PAGINA 31, sección destinada a presentar un reflejo de la opinión pública sobre el automovilismo deportivo. En la primera oportunidad volcamos en esa página una encuesta multitudinaria, esta vez apuntamos a un grupo reducido pero muy multitudinario: Boca.
R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en SALTO (12 de junio): Vuelve el TC a la ruta con la quinta vuelta de Salto. El circuito será el habitual de las vueltas de Salto y Arrecifes, es decir 111,950 km que unen Salto, Arrecifes, Carmen de Areco y regreso en cinco vueltas consecutivas. El circuito consta de 41 km de tierra y 71 km de pavimento. Los automóviles largarán con quince segundos de diferencia entre cada máquina, a partir de las 9.30. Los corredores deberán dar cuatro vueltas, por lo menos, para clasificarse. Es posible que reaparezca Rubén Roux con un nuevo siete bancadas, pudiendo repetir allí su triunfo del año anterior (foto). Para quienes deseen presenciar la competencia no situarse en la curva del puente del arroyo Tatay.

Son atractivas las curvas de Carmen de Areco o Salto y en todas las que están en las cercanías de Arrecifes. Los que no puedan estar presente pueden escuchar a Rouco y González Longhi a través de las ondas de LS5 Radio Rivadavia, a partir de las 8.30.



TURISMO en CONCORDIA (12 de junio): La capital del citrus organiza una gran competencia en su circuito de tierra solidificada y compactada de 2.576 m de desarrollo. Todo Entre Ríos depositará su interés en esta competencia para las categorías A (hasta 700 cc), BC (101-850 cc) y D (1151 a 1600 cc). Los cuatro primeros clasificados de cada categoría obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 punto.

REGULARIDAD en CASTELAR (12 de junio): Con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, el Club Argentino de Castelar organiza una competencia de regularidad para 1a., 2a. y 3a. categorías. El recorrido será Castelar, Pontevedra, Roque Pérez y regreso al punto de partida, sito en Montes de Oca 2242, Castelar, donde se largará a las 8.

En ROSARIO (12 de junio): Continuará el campeonato santafecino de regularidad con la competencia Rosario - Las Rosas - Rosario, organizada y fiscalizada por el Club de Regularidad del Interior. Esta tercera competencia se largará desde Tucumán 923, Rosario.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO en BELGICA (12 de junio): Continuará la actividad en los Fórmula Uno sobre la pista de Spa-Francorchamps (foto) para girar por 32 veces sobre sus catorce kilómetros de desarrollo, en pos de la victoria en el XXVI Grand Prix de Bélgica, segunda competencia por el Campeonato Mundial de Conductores y la Copa de Constructores. Las seis primeros clasificados obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto para el campeonato. Jim Clark intentará lograr la victoria por quinta vez consecutiva y refirmar su buena actuación de Mónaco.



SPORT Y GRAN TURISMO en ALEMANIA (12 de junio): Comenzará el Campeonato Europeo de la Montaña con el Grand Prix de los Alpes. Con la escala de puntaje 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto se disputará el campeonato para dos categorías: Sport (50 ejemplares anuales) y Gran Turismo (500 ejemplares anuales).

Ludovico Scarfiotti intentará repetir sus victorias del año anterior que le permitieron obtener su segundo campeonato.

TURISMO DE SERIE Y GRAN TURISMO en SUIZA (10 al 12 de junio): Con la Rallye de Ginebra continuará el Campeonato Europeo de Rallies. Esta es la séptima competencia del campeonato, pero la quinta para los automóviles del Grupo Uno (Turismo de Serie) y del Grupo Tres (Gran Turismo).

En cada uno de los grupos se otorgarán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto a los seis primeros clasificados. En cada caso al piloto y al navegante se le asignará la totalidad del puntaje. También se otorgarán puntos por la clasificación en cada una de las divisiones de los grupos, en caso de haber más de diez participantes por cada división. El puntaje será de 7, 5, 3, 2 y 1 punto para los cinco primeros en cada división. Las divisiones de Turismo de Serie, que son idénticas a las de Turismo, son la I (hasta 1.000 cc), II (de 1.001 a 1.600 cc), III (1.601 a 2.500 cc) y IV más de 2.500 cc). En cuanto a las de Gran Turismo corresponden la División I (hasta 1.300 cc), II (1.301 a 2.000 cc) y III más de 2.000 cc).

FORMULA TRES en ITALIA (9 de junio): En Caserta se reencontrarán los Fórmula Tres. Allí se encontrarán presentes los ases italianos que disputan los campeonatos de ese país y es probable que compita algún argentino.

La competencia tiene carácter de nacional con participación europea autorizada.

En PORTUGAL (10 y 12 de junio): Una importante competencia de Fórmula Tres se disputará en el Circuito de Porto con la participación de los mejores volantes de la categoría. La competencia tiene carácter internacional. También habrá competencias de Gran Turismo y Turismo.

GRATIS

NUMEROS ATRASADOS DE CORSA

En el término de una semana recibimos más de cincuenta cartas donde nos preguntan dónde se puede conseguir los úmeros atrasados de Parabrisas CORSA. Esto nos permite presumir que son muchos más los que desean completar su colección, por lo que hemos decidido dedicar los ejemplares de devolución y demasía para cubrir esa necesidad.

Por tal razón, quienes deseen ejemplares de los números 0, 1, 2, 3, 4 y 5 de Parabrisas CORSA podrán retirarlos gratuitamente en Avenida Alem 884, subsuelo, Capital Federal.

Para quienes no residen en Buenos Aires será necesario que nos envíen el pedido por correo adjuntando los siguientes datos: nombre, dirección, edad, estado ivil, profesión o estudios que cursa.

GUERRA DE NER

Por CARLOS MARCELO THIERY



En las últimas semanas, el automovilismo nacional registró dos movimientos de importancia entre su gente joven. La categoría "A" de la clase "Turismo" erizó su pelambre y se rebeló contra los organizadores que la recompensan con premios escasos y contra los que directamente no los pagan, sintiéndose desprotegidos por APAT (Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo). Casi al mismo tiempo, los pilotos de minijúnior llegaron a CORSA personificados en Eduardo Bucci quien aseguró: "En la temporada internacional nos trataron mal. En la Capital no nos tratan bien ni nos pagan buenos premios. Además, no somos una troupe ni un circo, sino un grupo de amigos que corren sin intereses comerciales".

Un movimiento y otro coinciden en que se los ha convertido en simple relleno de espectáculos mayores, y están de acuerdo en fustigar con especial énfasis a los organizadores de la Capital Federal. En los dos casos y no por casualidad, la rebeldía tomará la forma de una asociación de corte gremial y tanto los pilotos de la categoría "A" (ver CORSA Nº 5), como los de Minijúniors, se agruparán por su cuenta para defender sus derechos.

Todo esto ha encendido una polémica múltiple que recopiló CORSA con su innata sensibilidad al ruido. Hoy lo metemos en el confesionario a Eduardo Bucci y publicamos la respuesta del presidente de APAT, arquitecto Arturo J. Dubourg, a los pollos iracundos de la clase "A". La carta está dirigida al director de nuestra revista, y es muy probable que la misma revista sea el lazo que una nuevamente a los dirigentes y a los disconformes. Por de pronto, hay tema para discutir hasta el próximo martes...

"Los que corremos minijúnior tenemos entre 19 y 25 años. El vigor de nuestra juventud confunde a los mayores". Los pilotos de la categoría se sienten desplazados y también intentan agremiarse.



Eduardo Bucci penetró en el confesionario de CORSA en representación de los pilotos de la clase minijúnior. "No somos una troupe, ni Tulio Crespi es el dueño del circo": Habló la nueva generación.

EDUARDO BUCCI

Eduardo Bucci heredó un apellido ilustre del automovilismo argentino. Es nieto de Domingo Bucci y sobrino de Clemar. Pero al revés de lo que sucede generalmente, los laureles de sus generaciones anteriores le tienen bastante sin cuidado, o por lo menos no los usa para abrir puertas o acortar esperas. A los 21 años, con su soltería a punto de naufragar, dueño de un taller mecánico y de una agencia vendedora de automóviles, vive independiente de las viejas glorias del apellido, y por consiguiente, cada vez que larga una carrera de minijúnior se arriesga a que la tribuna pregunte: "Pero, este Bucci, ¿es pariente de aquellos Bucci?"

Por fortuna, el automovilismo es bastante claro en ese sentido y no



Primero fueron los chicos de la categoria "A" Ahora llega hasta nosotros el joven Bucci con quejas del sector minijunior. Una carta del arquitecto Dubourg y, por que no, las opiniones de CORSA. La polémica está sabrosa y dá para mucho

perdona. El apellido puede servir hasta el momento de subirse al auto de carrera, pero de allí en adelante el único juez es el cronómetro. Eduardo Bucci prefirió ser obrero, trabajó intensamente hasta que logró comprarle un minijúnior a Tulio Crespi y cuando empezó a recorrer los circuitos, los cronómetros lo aprobaron. Lleva corridas doce carreras "entre segundos puestos y abandonos" según su propia definición, y su mejor puesta en escena fue la del 20 de diciembre pasado cuando alternó la punta con Guillermo Lagos, en el Autódromo Municipal y quedó segundo sobre la misma línea de llegada.

Aún siendo corta, su historia deportiva le alcanza para haber dejado de ser "el sobrino de Clemar Bucci" y es suficiente para que ya se lo reconozca como "Bucci, el del minijúnior blanco".

Vive su independencia con la agresividad y el entusiasmo característicos de los líderes. Aunque no lo reconoce como mérito, Bucci levantó su voz varias veces y cuando se hizo escuchar consiguió la unión útil de todos sus compañeros de fórmula.

Los pilotos de minijunior no tienen establecida ninguna asociación, pero si resuelven no correr, no corren. Los pilotos de minijunior corren naturalmente uno contra todos lo demás, pero si hay que perder dos horas consiguiendo que el rival pueda correr, se pierden.

Bucci es drástico: "Los que corremos en minijunior tenemos entre 19 y 25 años. Tratándose de gente joven, no existe entre nosotros la conciencia puramente profesional. El minijunior es el deporte por el deporte mismo, aparte de ser el grupo automovilistas que más y mejor convive. Si alguna vez nos negamos a correr por el bajo monto de los premios, es por que preferíamos correr gratis antes que recibir una limosna y así se lo hicimos saber a los organizadores".

Para Bucci el problema es directamente generacional: "Sucede que la gente joven tiene un ímpetu que muchas veces molesta a los mayores. Cuando yo tenga 35 o 40 años, les voy a dejar mi lugar a los muchachos de 20". Los que corremos en minijunior no somos ni una troupe, ni un plan de exquisitos. Y Tulio Crespi no es el dueño del circo. Si cada vez que viajamos al interior los 20 ó 25 autos se cargan en el taller de Tulio es porque tomamos al taller como punto de referencia y nos reunimos allí. Pero eso no significa que sea nuestro empresario ni nuestro manager. Tullio Crespi es el reflejo del espíritu de la categoría minijúnior. Personalmente no creo que gane demasiado dinero vendiendo los autos que construye, en menos de trescientos mil pesos. A mi juicio, los suyos son los mejores "mini" que se construyen en el país. Por eso yo se lo compré a él, y eso es simplemente lo que nos pasa a todos: Tulio Crespi es el eje que nos unió, pero jamás el dueño del circo. De todas maneras ello no quita que en el futuro haya una Asociación de Pilotos de Minijúnior".

También hay en el reparto una porción para los organizadores: "Yo no sé quien hace el calendario para nuestra categoría... De pronto aparecen tres o cuatro carreras seguidas. De pronto tenemos dos meses de relax. No puedo explicarme cómo sucede esto si todo el interior del país pide a los minijúniors para verlos correr. Precisamente en el interior es donde recibimos el mejor trato. No solo ofrecen buenos premios, sino que pagan viáticos y estadía, además se ocupan del corredor como persona y no como un engranaje de la máquina que llega para dar espectáculo..."

Entre los proyectos de Bucci hay un monoposto con motor Gordini para correr en Rafaela, un viaje a Europa para traer a la Argentina motores Ford-Cosworth, y consiguientemente, intenciones de participar en la futura Temporada Internacional. "Lástima —dice el joven piloto— que cuando vinieron los Brabham y los Lotus, los organizadores dificultaron el contacto entre los constructores argentinos y las máquinas, en lugar de favorecerlo. Fangio mostró definitivamente que le interesa mucho más el comercio que el deporte, y a Vannini hubo que pedirle entradas de rodillas para poder pasar a los boxes. Yo creo que todo eso es una responsabilidad mal entendida por el ACA y por la Municipalidad de Buenos Aires, pero por de pronto confío en que sucedan dos cosas; que la próxima vez nos dejen correr a los que construimos en la Argentina y que den fechas fijas con suficiente anticipación para que podamos traer de Europa los últimos modelos..."

Con la asesoría de su padre y su tío, Bucci construirá dos unidades para enfrentar a los europeos. "Por lo tanto —aseguró a CORSA— no traeremos menos de cuatro motores con todas las relaciones de caja de velocidad que podamos encontrar". Prefiere a Nasif Estéfano como piloto ("Claro, le hacen falta 10 vueltas para entrar en calor") y no cree que la experiencia recogida en autos de Turismo pueda aplicarse en monopostos de carrera. De minijúnior pasará a la fórmula 2 de Mecánica Nacional y de allí a fórmula 3 Internacional, para amortizar con su gusto y sus experiencias los 30.000 pesos promedio que se le evaporan en cada carrera de minijúnior.

El joven Eduardo de la familia Bucci, le saca lustre al apellido con sus propias manos. Enhorabuena, nueva generación...!

LA CARTA DE DUBOURG

"De mi mayor consideración:

Deportista desde mi infancia y después de haber practicado diversos deportes, hace ya diez años, que robándole muchas veces tiempo a mi profesión y en los ratos libres, me he dedicado de lleno al automovilismo deportivo por el cual siempre sentí verdadera pasión. Su práctica y su gente cautivaron mi espíritu y afirmaron en mi la convicción de trabajar en cualquier forma por él, es contribución desinteresada a una noble causa: el Deporte.

"La aparición de Parabrisas-Corsa, que merece mi mayor elogio es una contribución nueva a la divulgación de la actividad automilística digna del mayor éxito.

"Lector desde su aparición, he leído en el número 5, vuestro artículo "Los chicos de la Categoría "A" tienen dificultades con los organizadores y se proponen iniciar una campaña enérgica para defender sus derechos", artículo que motiva el envío de estas líneas, en las que deseo dejar bien sentada, sin entrar a polemizar, la posicin de la Asociación Pilotos Automóviles de Turismo (A. P.A.T., institución que tengo el honor de presidir y a la que se menciona en el reportaje en forma que afecta mis sentimientos hacia ella.

"A.P.A.T., señor director, es una institución fundada por corredores y para corredores, y para ser miembro activo de ella, es necesario ser o haber sido corredor y haber participado en competencias oficiales de cualquier rama del automovilismo deportivo.

"Su iniciación paralela con la organización de las primeras carreras "standard" que después se denominaron T.M. (Turismo Mejorado) se debió a un grupo de entusiastas deportistas, casi todos ellos todavía en actividad, que con gran esfuerzo y llenos de entusiasmo, concretaron la idea de asociarse para, con el esfuerzo común, hacer la categoría más accesible a todos, la cuna de futuros campeones que harían grande nuestro automovilismo.

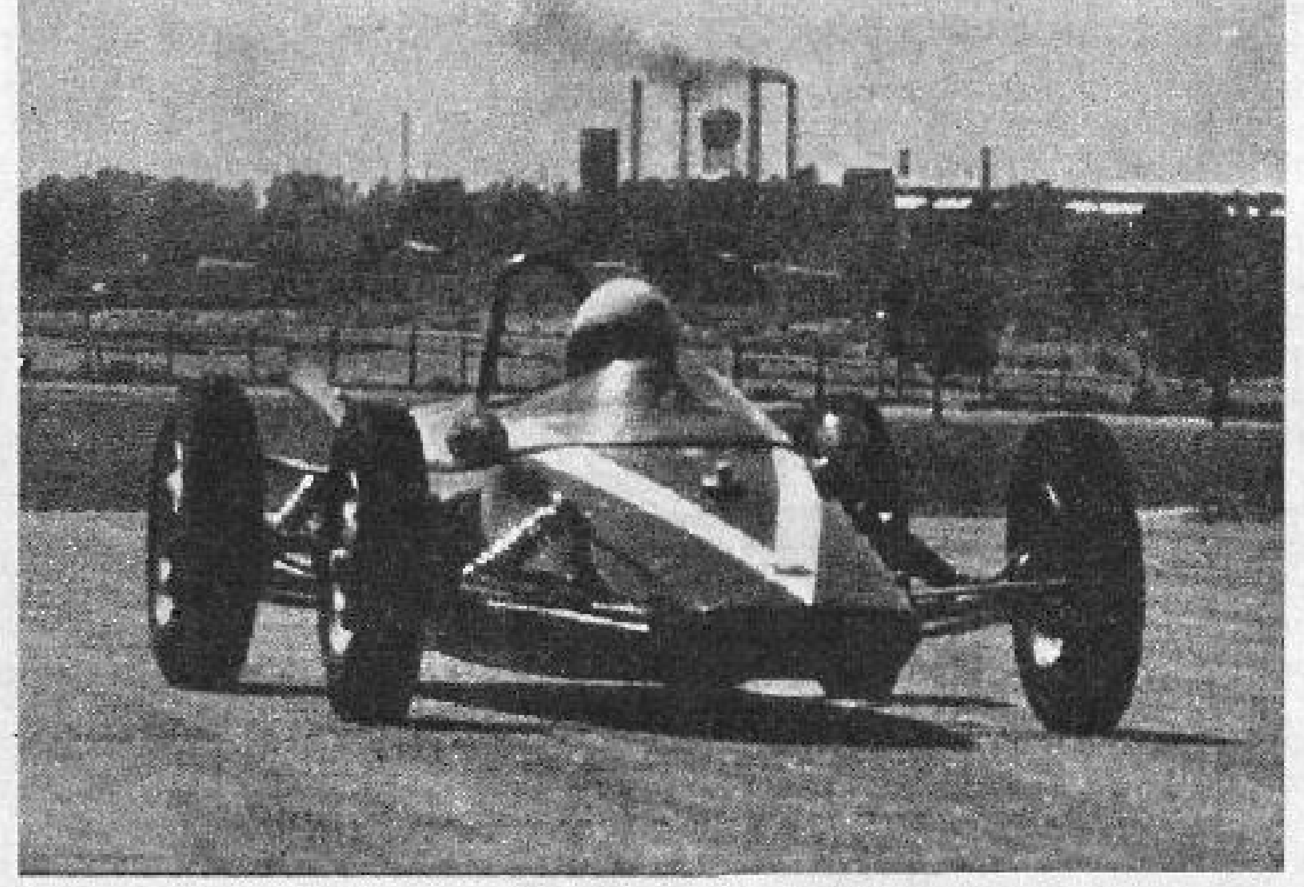
"Con personería jurídica y afiliada a la Comisión Deportiva Automovilística, hoy agrupa a la mayoría de los pilotos que participan en Turismo Mejorado y a muchos otros que por haber crecido, actúan con nuestro beneplácito, en otras ramas del deporte y nos representan con éxito en las pruebas internacionales.

"A.P.A.T. trabaja por el automovilismo y brega por la nobleza del mismo, auspiciando con sus iniciativas, todo lo digno y correcto que merecen los cultores de este bravo deporte.

"Con recursos muy precarios, pero rica en esperanzas fundadas en la nobleza de quienes en una forma u otra la integran y sin poder aún contar con una sede propia, tiene sus puertas abiertas para todos los corredores del país, en la casa de una benemérita institución que haciendo causa común con nuestros principios, con un gesto altamente deportivo brindó su casa: El Moto Club Argentino.

"Tal en síntesis, la institución que tengo el alto honor de presidir.

En el artículo que motiva estas líneas y que es mi deseo las dé a publicidad, los corredores reporteados, al "reclamar sus derechos en nombre de la Categoría "A", que consideran como "la Cenicienta del Automovilismo Argentino", el joven Carlos Ferrea después de varias consideraciones dice: "Los organizadores déjan siempre de lado a nuestra categoría y en el mejor de los casos nos incluyen en el programa como relleno". Hace otra serie de críticas correlativas a los premios en relación a los gastos, su adjudicación y forma de pago demorada, "cuándo se pagan", etc. etc. y agrega "que éstos pilotos no se siente protegidos por A.P.A.T." provocó una determinación que tiene a Carlos Ferrea por capitán. Los corredores de la Categoría Chica se separarían de →



GUERRA DE NERVIOS

cualquier otra institución para agruparse en una especie de comunidad gremial para defender sus derechos" y agrega "por desgracia, a la gente de A.P.A.T. solo les interesa organizar carreras y promocionarse" y sigue el artículo.

"En total desacuerdo con estas afirmaciones, en mi nombre y en el de la comisión directiva de A.P.A.T., invito a los señores Juan Sampayo, Carlos Ferrea y Osvaldo Bessia (Klear") reporteados en vuestro artículo a una entrevista en nuestra institución a fin de que la conozcan y nos conozcan para que puedan después de ello, ratificar o rectificar sus conceptos.

"Por mi parte desearía sinceramente que se sumaran a nuestras filas con la mayor parte de la gente de su categoría que aún no pertenece a nosotros, para contar en la próxima elección de autoridades, con auténticos representantes de la misma, representados en la actualidad por nuestro secretario general don EDGARDO BOSCHI (Bielka) y por el pro-secretario doctor TEODORO ALVAREZ (Segundo Sombra), corredores que al ser elegidos actuaban en la Categoría "A".

"Deseo dejar bien aclarado que una de las normas principales de A.P.A.T. es velar por el bienestar, la seguridad y la dignidad de los corredores, fomentando y auspiciando las carreras donde se cumplan estas condiciones. Sabemos por experiencia propia las dificultades de todo orden y los costos elevados que tiene cada piloto y por eso bregamos para que las retribuciones en premios sean lo más equitativas y si en algún caso nos hemos opuesto a algunas organizaciones, ésa ha sido nuestra única meta: La Defensa del Corredor.

"Esto lo hemos apoyado con el ejemplo:

A.P.A.T. fue la primera Institución que estableció con la colaboración de los corredores y a su cargo un eficaz servicio médico en un gran premio, en toda la ruta y extensivo a todos los participantes fueran contribuyentes, socios o no.

"A.P.A.T. acaba de presentar una ponencia a la C.D.A. en la que solicitamos que en las carreras en ruta de más de una etapa se establezcan premios en cada una de ellas para todas las categorías, independiente del premio de la clasificación general. Lo hace como estímulo y aliciente para aquellos que después de una ardua lucha, sus éxitos parciales queden en esa forma retribuidos.

"A.P.A.T. no le interesa solo organizar carreras y promocionarse como ligeramente se nos expresa.

"Desde su fundación ha organizado seis carreras en ocho años de existencia y en todas ellas fuera de los gastos de organización y premios, el total producido de las recaudaciones fueron donados a instituciones benéficas. A.L.P.I.; C.O.R.D.I.C. y A.C.I.R. pueden dar fe de ello.

"En todas nuestras carreras, tratamos que la organización fuera lo más perfecta posible y los elogios periodísticos nos dieron esa satisfacción.

"En materia de premios en T.M. los asignados por A.P.A.T. hasta la fecha, han sido los más elevados en relación $/km recorridos y en todas las oportunidades, una vez aprobada las clasificaciones por la C.D.A. fueron entregados de inmediato a los participantes.

"Con respecto a ésto, en la última competencia del Autódromo Municipal, auspiciada por Y.P.F., que nos designó para su campeonato anual de 1966 (todas las competencias de escaso recorrido) A.P.A.T. estableció $ 650.000 m/n. en premios, de los cuales para la categoría "A" con un recorrido total de diez vueltas al circuito número 2, o sea 39 km, se asignaron $ 45.000 al primero ($ 1.153 Aprox. p/km.), $ 35.000 al segundo, $ 25.000 al tercero, $ 15.000 al cuarto y $ 10.000 al quinto. En esta misma carrera los ganadores de la categoría hasta 1.150 c.c y hasta 1.600 c.c que triunfaron en la serie y en la final (total veinticinco vueltas al circuito N° 2, o sea 98 km. aprox.) totalizaron $ 85.000 cada uno ($ 867 aprox. p/km.).

"La elocuencia de estas cifras dicen bien a las claras, la preocupación de A.P.A.T. en la asignación de premios y de su preocupación por los intereses de las categorías de autos chicos, donde sabemos positivamente que en ellas, hacen sus primeras armas los futuros grandes volantes del país.

"Queremos que A.P.A.T. sea la casa de todos los corredores, los que comienzan y los veteranos. Queremos que todos conozcan nuestras inquietudes y que todos colaboren con nosotros para el bien común. Tenemos una infinidad de cosas en proyecto que hay que darles forma. Programamos la creación de becas para seleccionar los más capaces y facilitarles nuestra ayuda para que puedan competir y representarnos a nosotros y al país con éxito en las competencias internacionales. Para eso los necesitamos y estoy seguro que contaremos con todos.

"Ruego al señor director sepa disculpar mi entusiasmo en la extensión de estas líneas, que no es más que el fruto del cariño tuerca que ustedes desde sus páginas también comparten con nosotros".

Cuando el arquitecto Arturo J. Dubourg se pone el casco, es "Grey Rock". Como presidente en funciones de la Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo (A.P.A.T.) respondió a los pilotos rebeldes de la categoría "A" con una carta dirigida al director de CORSA.



Los pilotos de la categoría "A" se sienten más apoyados en las carreras del interior del país. Quieren asociarse independientemente, pero la carta del presidente de A.P.A.T. los invita a reconsiderar la medida.

PARABRISAS CORSA OPINA

Hemos revisado minuciosamente los dos alzamientos automovilísticos que "CORSA" refleja en sus páginas. Vimos al comienzo de nuestra nota que el movimiento de la categoría "A" y el de minijúnior tienen orígenes parecidos —desamparo, imagen discutida, pocos premios— y que tanto uno como otro, desembocarán prácticamente en lo mismo: nuevas asociaciones de pilotos. Ahora vamos analizar cada cual por separado, aunque más no sea por provenir de categorías diferentes y no sin antes permitirnos una reflexión que aparece a simple vista: "Si el río suena . . .". Aparte de que tenga razón —o mejor argumento— uno u otro, es evidente que en ambos casos el problema existe. Y si existe, hay que resolverlo.

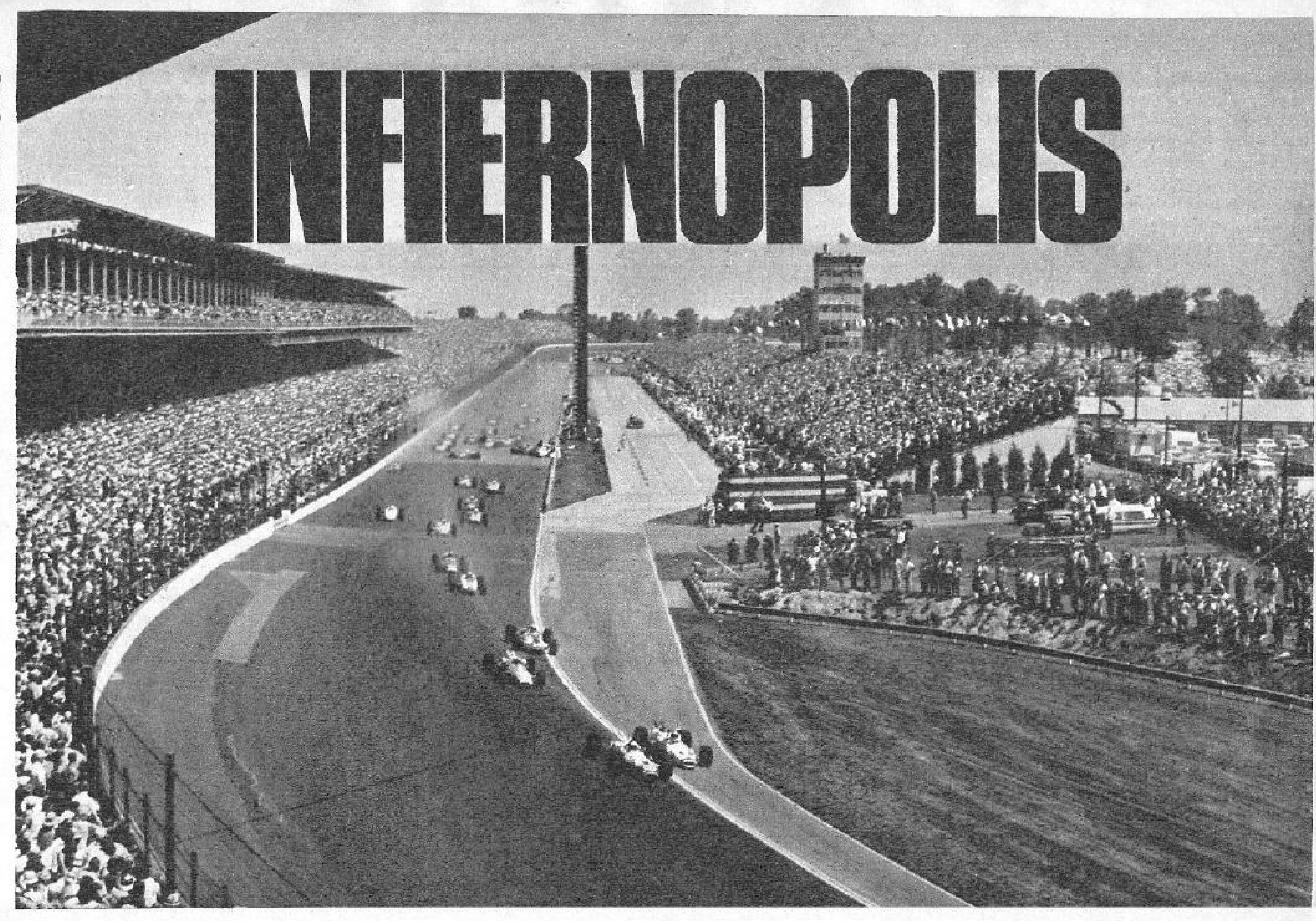
En lo que se refiere a la categoría "A", CORSA piensa que el reclamo de los pilotos disidentes es muy justo, pero no está de acuerdo con el método que emplearon para plantearlo. Quizás antes de promover una asociación independiente, hubiese sido más lógico que golpeasen a la puerta de A.P.A.T., aunque se sintieran desprotegidos por ella. La respuesta de Dubourg es concisa: los invita a conocer la Asociación y a conocer sus miembros. Luego les da amplias facultades para rectificarse o ratificarse e inclusive los invita a integrar alguna lista en las próximas elecciones de la institución.

Probablemente Dubourg, que es un amateur sin discusiones, (su carta —además—, lo refirma) no viva el problema de los premios con la intensidad de "Klear", Ferrea o Sampayo, que corren como quien dice, "a pulmón". Por eso Dubourg comete un pequeño error estratégico al argumentar con cifras muy sensatas, pero no como defensor de los que se sienten perjudicados, sino como organizador, que es como ponerse en la vereda de enfrente. De todos modos no cabe duda que su oferta es muy sana, como su carta y que si los pilotos de la "A" despreciasen la invitación a acercarse a A.P.A.T., la actitud sería muy poco madura y le quitaría valor al movimiento.

Lo de minijunior es un problema menos particular y más institucional. Tulio Crespi no es el dueño del circo, de eso estamos muy seguros. Lo que sucede es que parece el dueño del circo porque actualmente en la categoría corren casi exclusivamente los autos que él fabrica. Ese problema desaparecerá automáticamente cuando haya nuevos constructores y la imagen de "troupe" que combate Bucci se esfumará totalmente cuando haya en la pista minis de varias marcas. En este caso no resistimos la medida de fundar una asociación de pilotos. La resistiríamos si hubiese —por ejemplo— una entidad que agrupase idealmente a los volantes de autos monoplaza y los "mini" intentasen tomar vida propia. O en tal caso, si esa entidad no atendiera convenientemente sus inquietudes. Pero si cada categoría tiene su asociación de pilotos ¿por qué no la han de tener los que corren en MJ?

En cambio no estamos de acuerdo con el blanco elegido por estos muchachos para protestar por los escasos premios que reciben. Le tocó a la A.A.A.S. como le pudo tocar a cualquier otro club y la rebelión le hizo fracasar una carrera. Es una lástima por dos motivos. Primero porque la A.A.A.S. fue el verdadero motor de la clase minijunior y la única entidad que apoyó a la categoría desde sus comienzos, en una palabra, la única que creyó siempre en la creación del Ing. Delfosse. Luego, es lamentable que si los organizadores de la Temporada internacional usaron de relleno al MJ y que desplantaron a sus pilotos —según la opinión de Bucci en la cinta de nuestro grabador— no hayan recibido una sola protesta como crítica. Y aquí, como en el caso de la categoría "A", vemos entonces que se trata de un reclamo justo pero erróneamente planteado.

INFIERNOPOLIS



Se cumple la primera vuelta y comienza el desastre. A la cabeza marcha el pelotón de los pocos que quedarían en carrera, mientras atrás, a la altura del indicador de posiciones se inicia la gran tremolina.

Graham Hill traspone vencedor la meta. Nótese la franja de ladrillos, que se conserva como recuerdo de la que fuera la "pista roja" de Indianápolis.

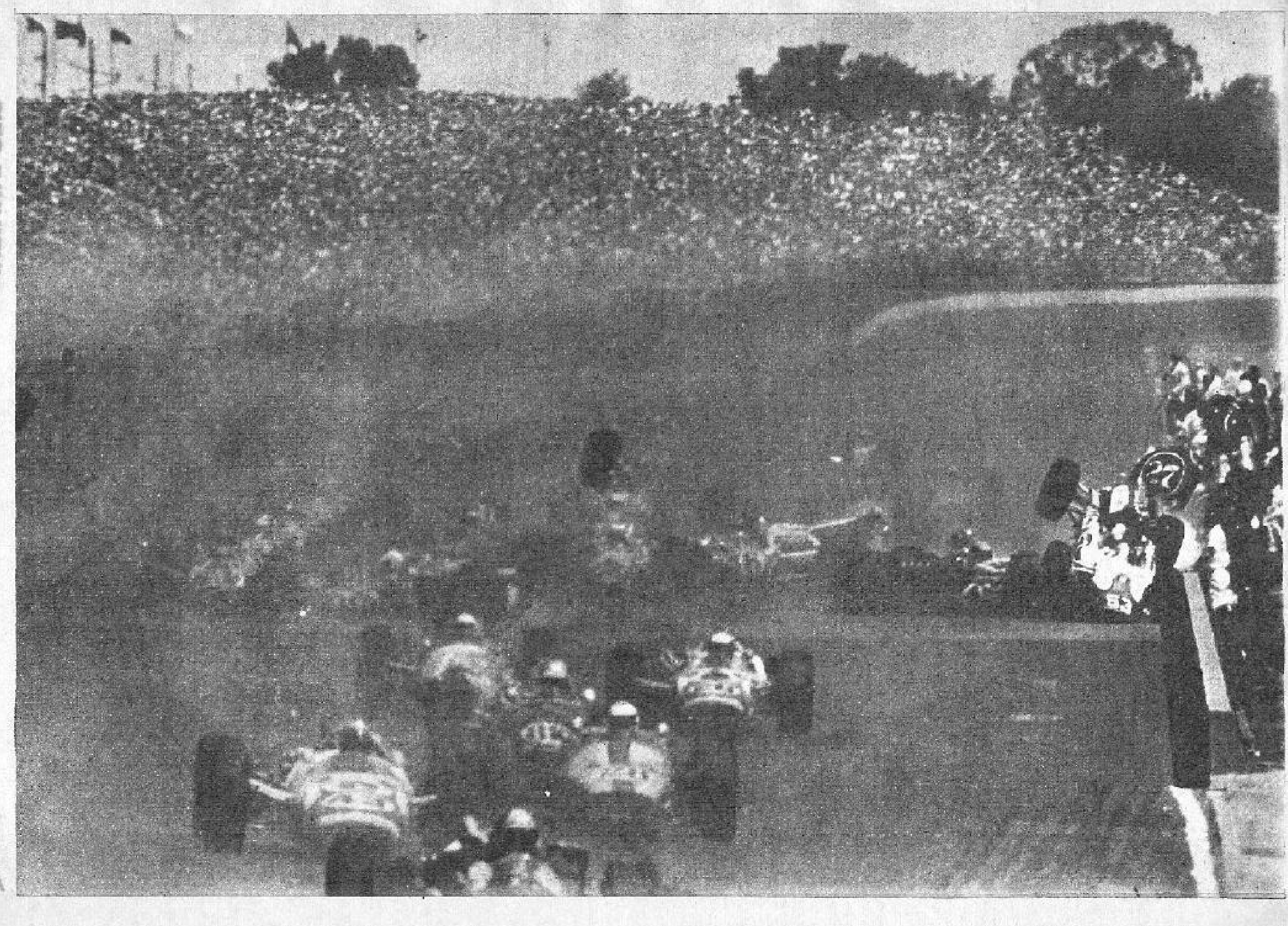
Esta es la historia de las últimas 500 Millas de Indianápolis, una carrera increíble donde más de la mitad de los coches se deshicieron a poco de empezar y hasta fallaron las computadoras electrónicas dándole el triunfo a Graham Hill y Jim Clark a la vez. Finalmente se comprobó que había vencido Hill, mientras Clark batía el record de trompos a 300 kilómetros por hora. No hubo muertes, pero fue lo más parecido al infierno, si es que por allá las cosas son tan duras.

INDIANAPOLIS. Todos, absolutamente todos los ingredientes de una pelicula cursi sobre automovilismo deportivo, estuvieron presentes esta vez en Indianápolis. Hubo la "piña" espetacular, con llamaradas, ruedas que volaban por el aire, y coches que hacían trompos a trescientos kilómetros por hora. Hubo el final electrizante cuando uno de los jóvenes héroes, Jimmy Stewart, fundió faltando diez minuos para que terminase la carrera. Hubo la historia del equívoco en la clasificación. ¿Quién había ganado realmente? Dos equipos festejaban la victoria por su cuenta. Hubo, por útimo, la historia del modesto muchacho de provincias que se subió a un auto de carrera y ganó la gran competencia.

Bueno, no tanto como un modesto muchacho de provincias. Graham Hill fue Campeón Mundial y en los Grands Prix siempre es uno de los dos o tres candidatos más firmes para ganar. Pero la regamentación de Indianápolis lo relegó al status de "rookie", algo así como **novicio**, "pies tiernos", debutante, y entonces los Comisarios de Pista obligaron al ex Campeón Mundial a pintar su coche con unas franjas especiales (durante los entrenamientos) y manejar cuidadosamente a velocidades severamente escalonadas. Para ver si sabía manejar, se entiende. Evidentemente, sabía, porque ganó la carrera en su primera presentacón en Indy, primera vez que esto ocurre desde que George Souders llevó su Duesenberg a una imprevista victoria en 1927.

Hubo, también la nota accesoria. El día antes de la carrera se había convocado a una reunión de todos los corredores con el Comisario De-

→



A

portivo. Este, entre otras cosas, dijo "No traten de ganar la carrera en la primera vuelta." Billy Foster, canadiense que corrió en Indianápolis por segunda vez, llegó tarde a esa reunión (por lo que posteriormente fue amonestado) y no escuchó esa recomendación. Y en la primer vuelta de carrera, Billy Foster quiso ganar. En cuanto se largó, se tiró a la derecha, pasó a los coches que habían largado en la fila anterior, y entonces chocó con el auto de Gordon Johncock. Lanzados los coches a trescientos kilómetros por hora, el Offenhauser de Foster hizo una cabriola sobre la cola del Gerhardt-Ford de Johncock, rebotó contra la pared de contención, y empezó a girar sobre los otros coches que venían.

De pronto fue el infierno. Chillidos desesperados de frenos, secos estampidos de choques, explosiones de nafta, gritos de la muchedumbre. Los 275.000 espectadores se pusieron de pie y un "¡OHHHH!" colectivo tapó completamente los alaridos del locutor que hablaba por los parlantes. En un enloquecido minué, algo así como un patinaje sobre hielo pero sin hielo, una docena de vidas humanas y decenas de miles de dólares de material quedaron por larguísimos instantes suspendidos al borde del abismo. Para muchos, la carrera había terminado a los diez segundos de la largada.

Diez segundos más, y el panorama se había aclarado. Algunos coches ardían con furia, y los carros de bomberos aullaban frenéticamente en su afán por llegar. Milagrosamente, ninguno de los pilotos había recibido más que uno de los mayores sustos de su vida y algunos rasguños. La carrera fue suspendida y los coches que quedaban en carrera, poco a poco fueron entrando a sus boxes. De pronto, otro reguero de pánico corrió por las gradas; allá, cerca del primer accidente, habían volado ruedas y pedazos de automóvil y había espectadores heridos. ¿O muertos?

Seguía el griterío. El locutor se desgañitaba tratando de convencer a la multitud que mantuviera la calma, que permaneciera en sus asientos. La gente corría por todos lados y los rumores corrían como reacciones en cadena; había varios muertos, había un muerto, no había ningún muerto. Afortunadamente, la última versión fue la correcta. Atontados aún, los pilotos, sentados porque sus piernas temblorosas no los sostenían, miraban sus relucientes bólidos convertidos en la chatarra más cara del mundo, y se preguntaban "¿Qué pasó?".

A medida que iban pasando los minutos, sin embargo, la gente se fue serenando y volviendo poco a poco a sus lugares. Con la pausa, tuvieron tiempo de recapacitar sobre esta carrera y su imprevisto principio.

Sobre los papeles, Indinápolis 1966 prometía ser la mejor de todas las carreras del óvalo de Indiana. El más veloz en las pruebas de clasificación, Mario Andretti (brillante segundo en la edición 1965) había girado a 266 kilómetros por hora en su Brabham-Ford, pero lo que es más impresionante es que la velocidad del último clasificado para largar, Bobby Grimm (Watson-Offenhauser) era de solamente ¡diez kilómetros y fracción menos que Andretti! Cinco conductores se ubicaban más arriba de los 260 de promedio; todos menos Grimm habían superado los 255. Evidentemente, no era una carrera para andar despacio.

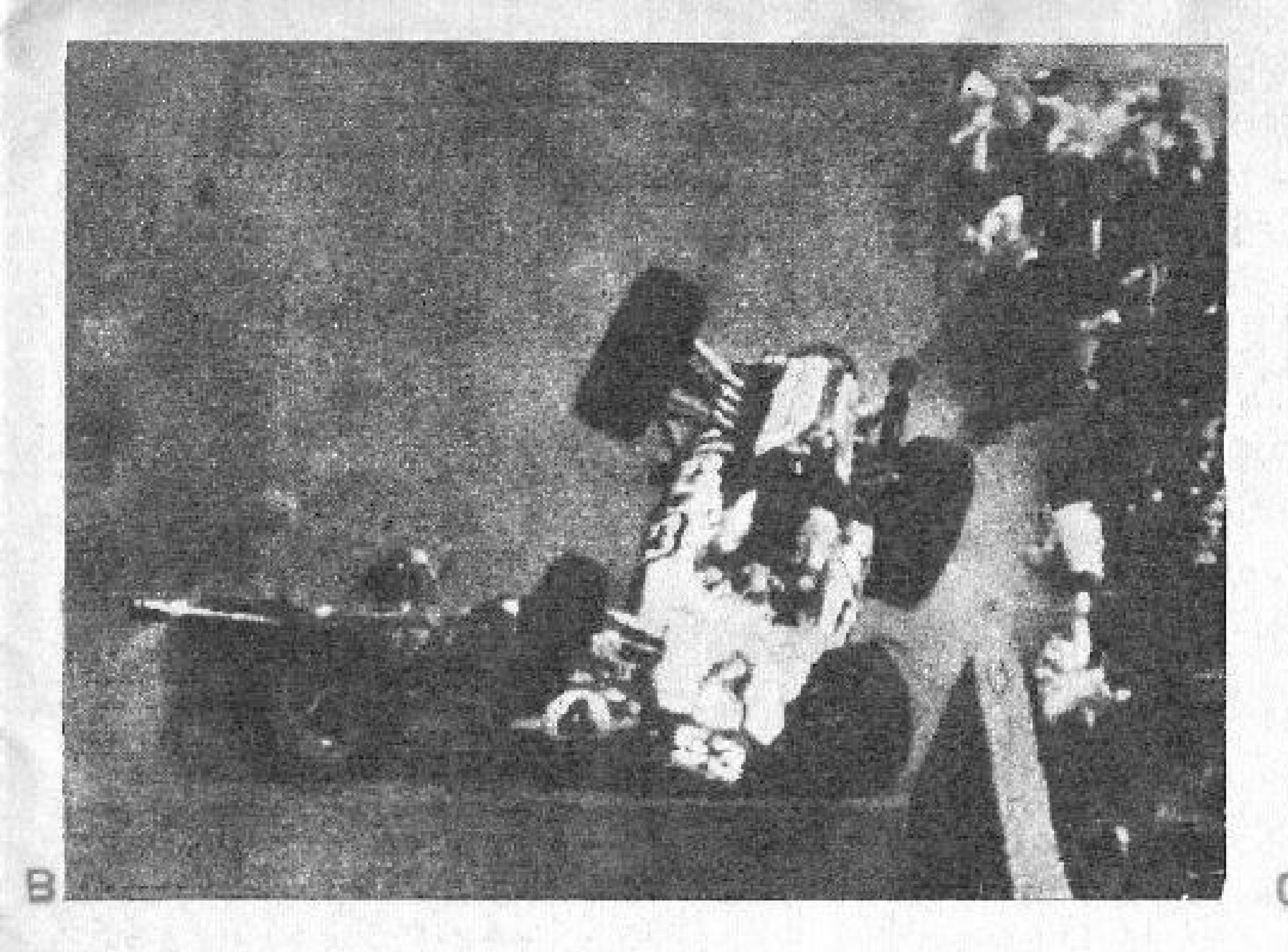
Los coches representaban lo más moderno que se conoce en la actualidad para ese circuito. Completamente descartados los viejos "roadster" de motor adelante, todos los serios pretendientes al éxito tenían los "nuevos" coches de motor atrás, la mayoría con motor Ford aunque muchos coches en sí eran de procedencia inglesa (Lola, Lotus, Brabham, BRP). La Ford no participó oficialmente este año (ni falta que le hacía; sólo un cataclismo podía evitar la victoria de un coche con motor de esa marca). Pero estaba el equipo del multimillonario petrolero tejano John Mecom, Jr., con los británicos Jackie Stewart y Graham Hill, el poderoso Mario Andretti con su Brabham Ford y Jim Clark, sensacional ganador de 1965, otra vez con su Lotus-Ford. Dan Gurney, excelente piloto norteamericano habituado a las pistas europeas, había formado un team norteamericano, All American Racers, el que construyó cuatro coches denominados "Eagle" (Aguila); piloteados por Dan Gurney y los experimentados Lloyd Ruby, Roger McCluskey y Joey Leonard, eran también de temer. Tampoco debemos olvidarnos del "viejo A. J.", como lo conoce medio Estados Unidos, A. J. Foyt con su Lotus-Ford.

Ahora, con diez segundos de carrera, todo parecía terminado. Gurney y Foyt habían quedado fuera de carrera, junto con tantos otros. Gurney diría rabiosamente a un periodista: "Se supone que los 33 que largaron hoy estaban entre los mejores volantes del mundo. No me explico cómo pilotos de carrera no pueden manejar en un camino recto sin hacer un desbarajuste como éste..." Después dijo: "¡Cuatro veces me chocaron! ¡Cuatro veces!" Gary Congdon dijo: "Yo ya estaba libre. Hasta lo había pasado a Foster. ¡Y en ese preciso momento me chocaron de atrás!". Arnie Knepper venía a 200, vio de repente coches que se elevaban por el aire, frenó desesperadamente, y casi pasó. Cruzado, las cuatro gomas dejando espesas marcas en el suelo, enderezó hacia un boquete en la confusión y de repente sintió un golpe en el casco. ¡Un auto pasó volando por encima de su cabeza y se estrelló contra la pared! Cuando Knepper se quiso acordar, había perdido las dos ruedas de atrás de su coche y éste finalmente se había detenido por completo. "¡Un año perdido! ¡Un año entero de trabajar, y todo para ésto!" diría después.

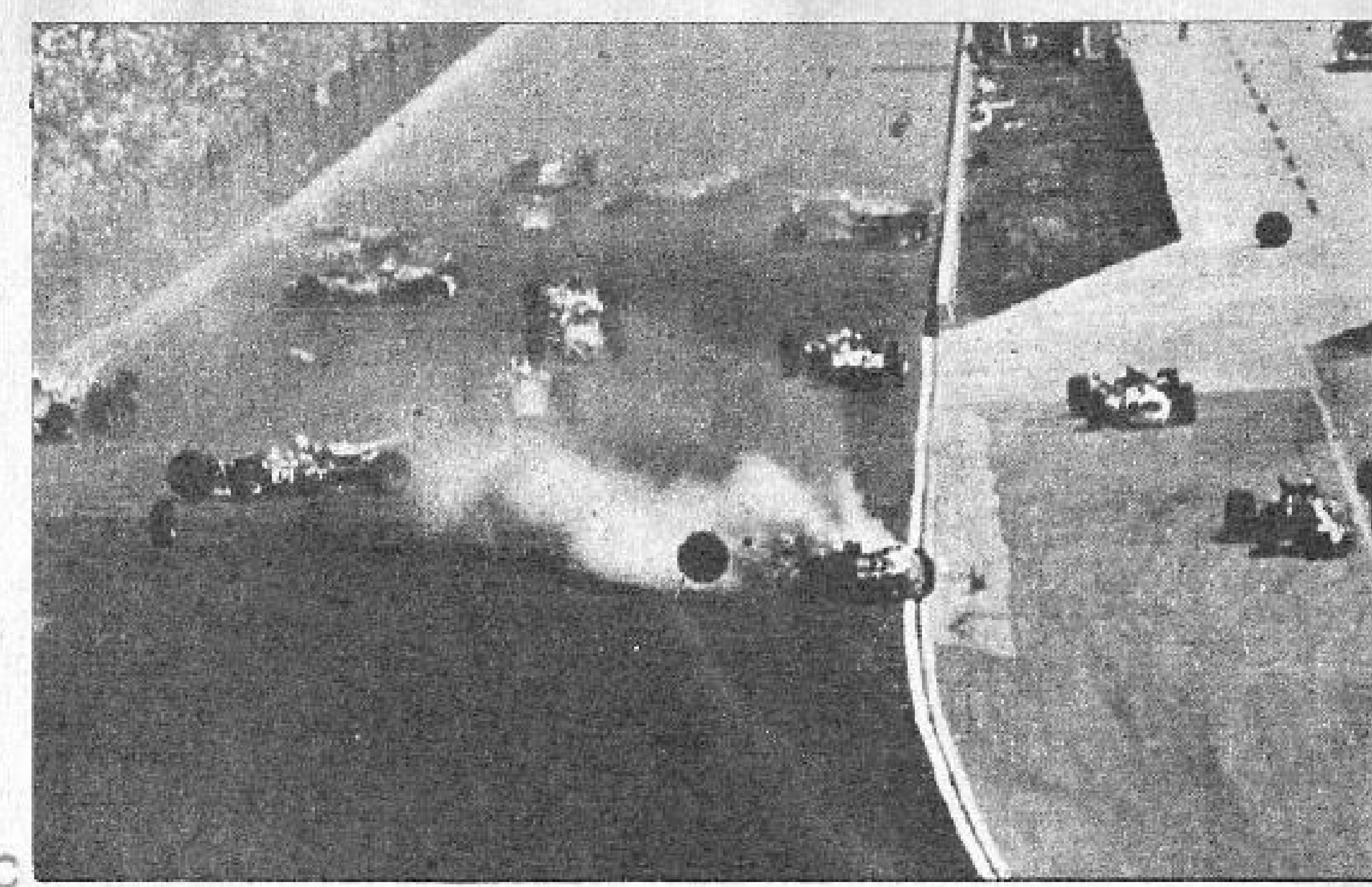
Pero ya había pasado una hora. ¿Se largaría o no se largaría? Entre todos los coches imposibilitados o averiados, casi la mitad había desertado sin cumplir una vuelta siquiera. ¿Valía la pena largar de nuevo? Evidentemente, sí; 275.000 espectadores habían venido de toda Norteamérica, más aún, todo el mundo para ver esta carrera. De alguna forma el espectáculo debía continuar.

Fue así que a los 80 minutos del accidente la carrera se largó de nuevo. En la primer vuelta, punteaba

B

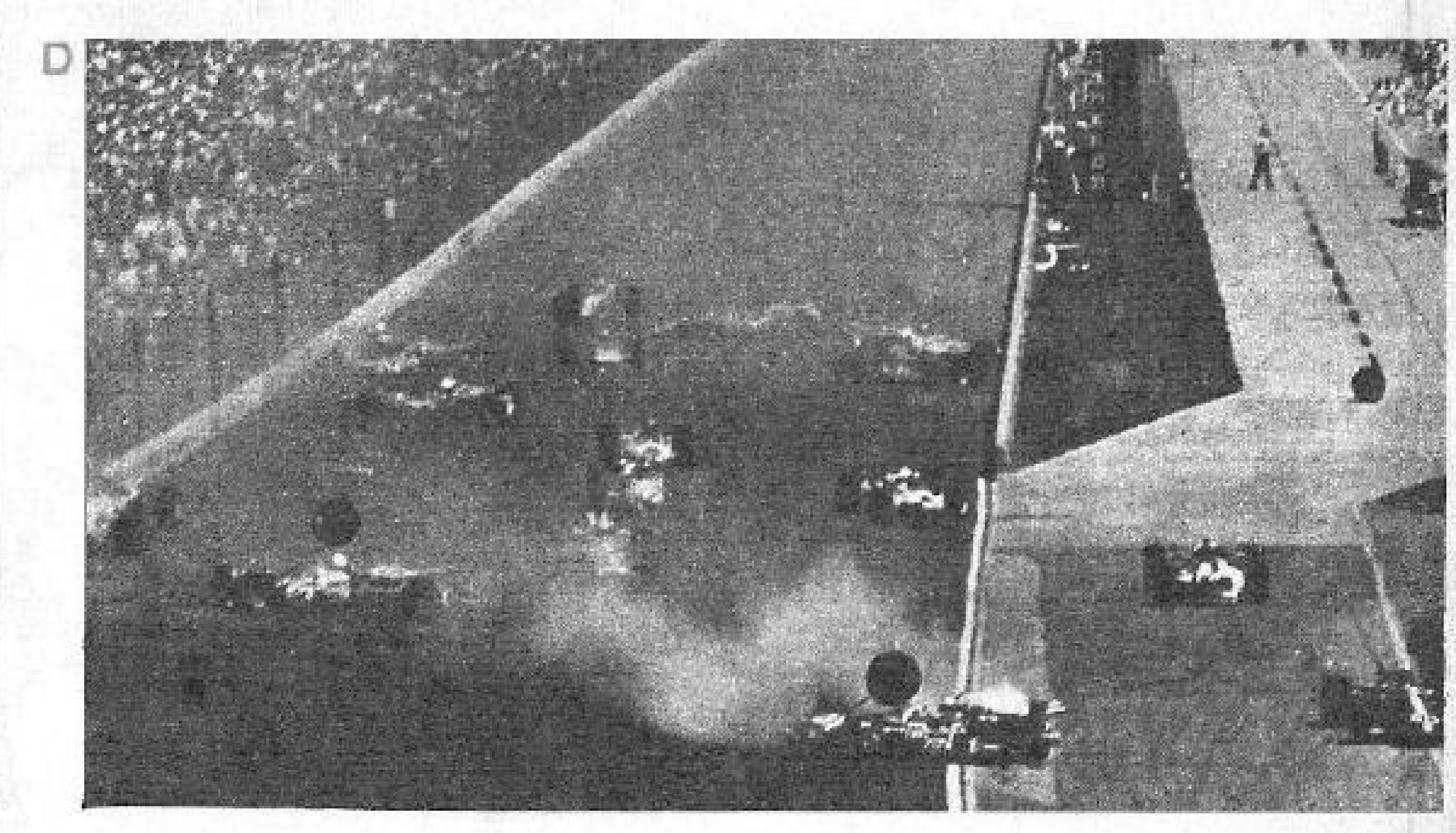


C



Fotos A, B, C, D, E, y F: Todo empezó cuando Gary Congdon, que no había escuchado las indicaciones del director de la prueba, intentó colarse por el costado, a 300 km/h. Con su coche Nº 53 pasó literalmente por encima del 4 de Don Branson (fotos A y B), haciendo que este último se precipitara sobre el 6 de Joey Leonard y allí iniciara el reguero de pólvora. A su vez, por el flanco derecho armaba un desparramo igual el coche de Billy Foster, otro que no escuchó al director de prueba. Nótese en las fotografías la densa humareda producida por las frenadas. Las tomas C y D ocurren 50 metros después del inicio de la tremolina; coches incendiados y gran cantidad de ruedas enloquecidas. En E y F los accidentados recobran un poco de paz y comienzan a tantearse para verificar si están enteros.

D



Mario Andretti, seguido por Jim Clark.

¡Y en seguida otro accidente! Otra vez la gente de pie, las mujeres que gritaban, los fotógrafos que corrían, las ambulancias y carros de bomberos que otra vez brotaban en la pista como por arte de magia. Otra vez el rugido de los espectadores imposibilitando escuchar los gritos del locutor. Esta vez, sin embargo, era menos dramático el asunto; un coche había chocado con el muro de contención, sin consecuencias persoales. Se prendieron las luces amarillas de precaución pero poco después se retomó el ritmo normal de carrera con Andretti al frente.

Quince vueltas después todo había terminado para el joven ítaloamericano; había empastado bujías durante la "luz amarilla" y le fue fatal a su motor Ford. Quedó nuevamente en la punta Jim Clark. ¿Habría "terminado" ya la carrera?

Parece que no. A las 65 vueltas Jim Clark hizo un trompo espectacular, se recuperó, pero las gomas habían quedado dañadas por el interminable derrapaje y tuvo que entrar a cambiar. Pasó al frente Lloyd Ruby con su Eagle, seguido por Parnelli Jones. Estaba bien colocado Jimmy Stewart, pero Graham Hill corría octavo, dentro del pelotón. En la vuelta 79, abandonó Rodger Ward, pero Jim Clark, gracias a un excelente trabajo de boxes y su maestría de conducción, estaba nuevamente segundo. Vuelta 85: paró Ruby para reabastecerse y cambiar gomas, y Clark pasó otra vez al frente... para hacer otro trompo más y dejar nuevamente el liderazgo a Lloyd Ruby. En esta carrera, las sensaciones se sucedían, minuto a minuto.

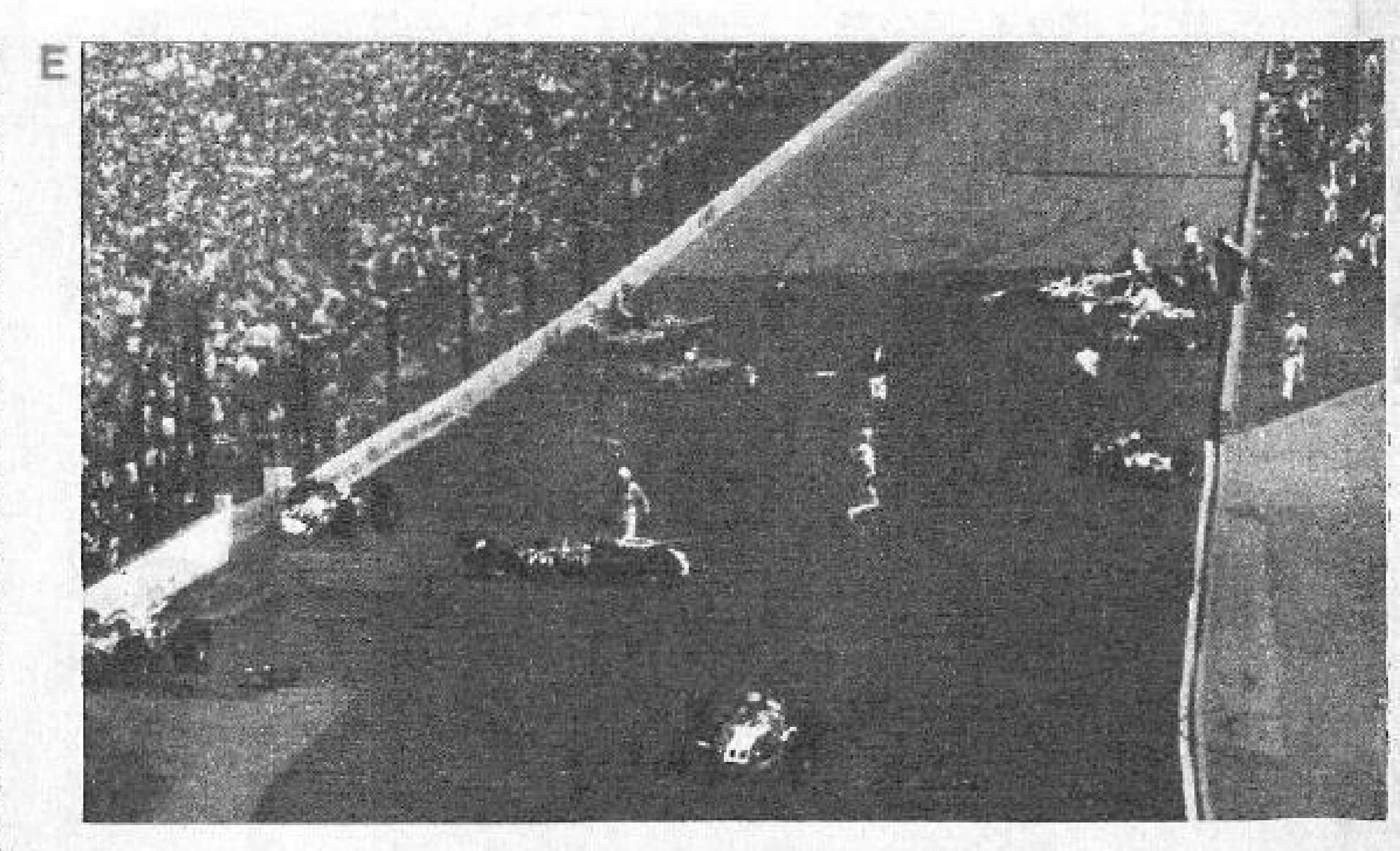
Ahora venía el implacable trabajo de girar y girar para descontar las doscientas vueltas. Clark hizo otro trompo más (después se supo que su coche no se tenía bien, acaso como resultado de algún choque en ese sensacional primer circuito) y siguió andando algo más lentamente. Ruby volvió a puntear fugazmente y luego su coche se detuvo por largos minutos en el box (problemas de válvulas). La confusión ya era tan grande que nadie entendía nada. Surgió Jimmy Stewart en la punta, seguido por Clark y Al Unser, con Lotus-Ford. Detrás, Graham Hill, en séptimo lugar. Al menos, así lo anunciaba el marcador. Luego, se vería que estaba equivocado y Hill realmente estaba más adelante, pero en la confusión, algo pasó con las máquinas electrónicas o, más probablemente, los hombres encargados de interpretarlas.

La carrera ahora sí, parecía definida, Stewart, Clark, Unser. Por ahí abandonaba algún rezagado, pero nadie ni siquiera lo miraba. Algunos espectadores ya se levantaban para irse.

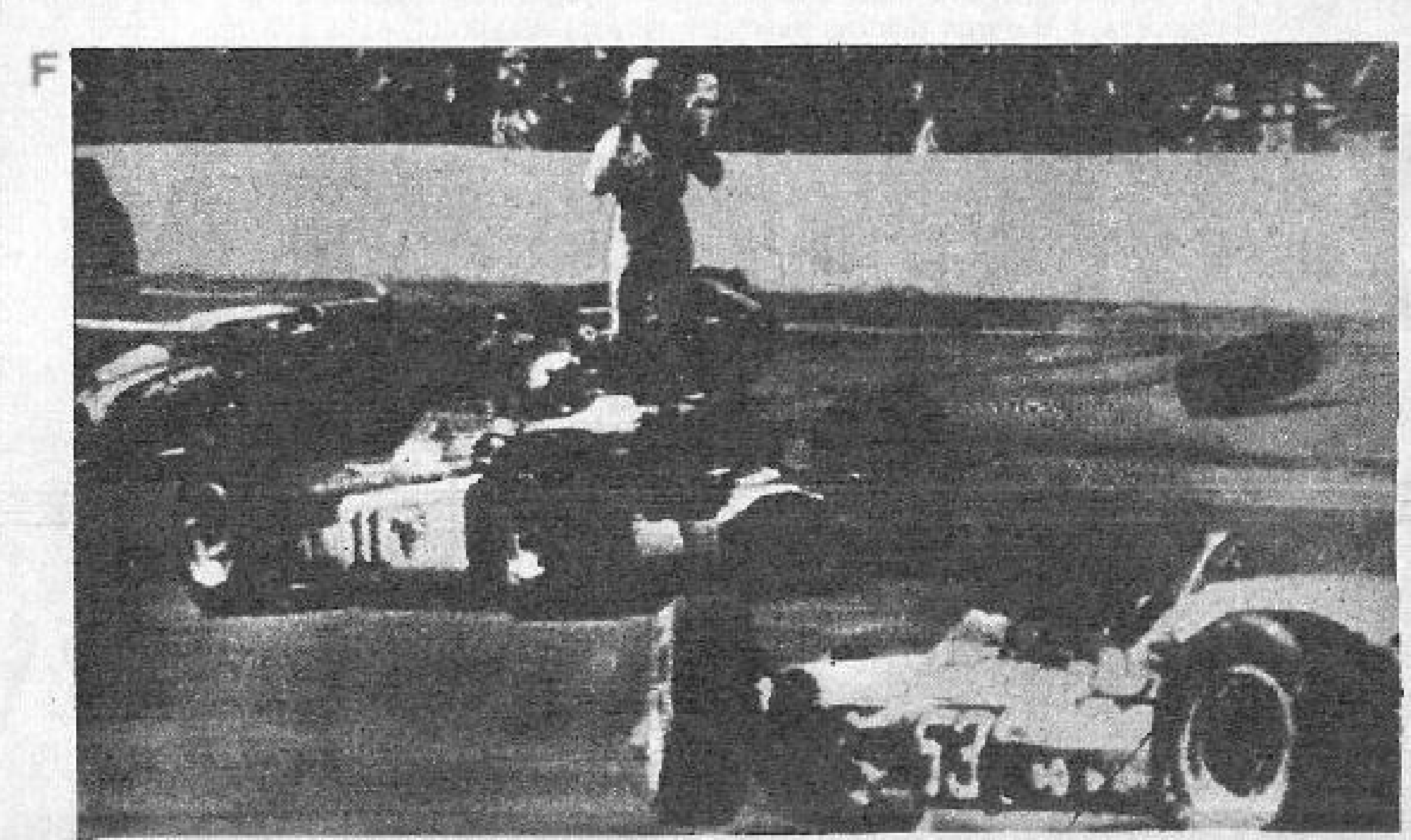
Faltando diez vueltas, otro golpe de escena. El auto de Stewart se fue parando lentamente y Clark pasó al frente. En medio de una inenarrable confusión en los boxes y en el público, se anunció que se había fundido el motor de Jimmy Stewart. ¡Clark ganaría nuevamente! En el box de Lotus, los mecánicos saltaban de alegría y Colin Chapman recibía alborozado las felicitaciones, por segunda vez en dos años, de los que lo rodeaban.

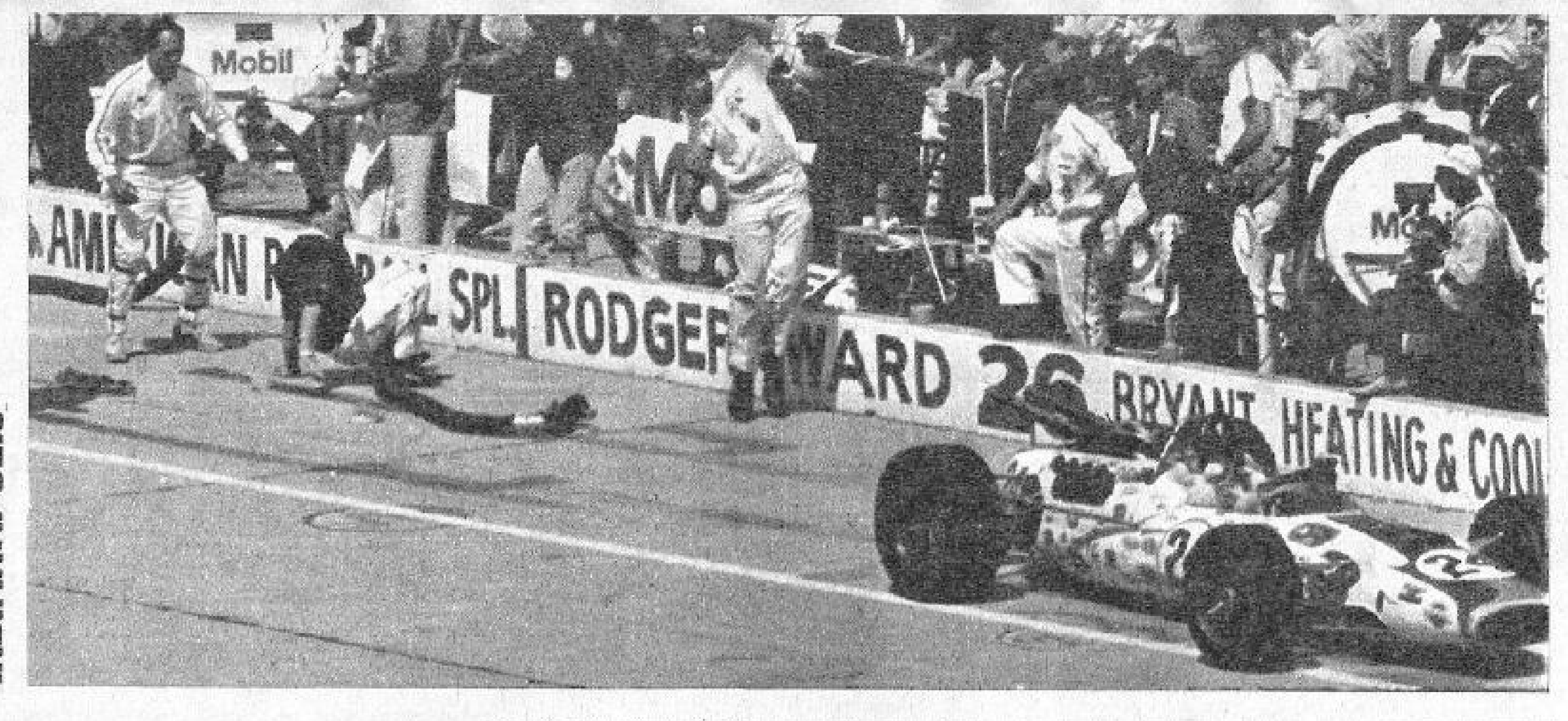
⟶

E

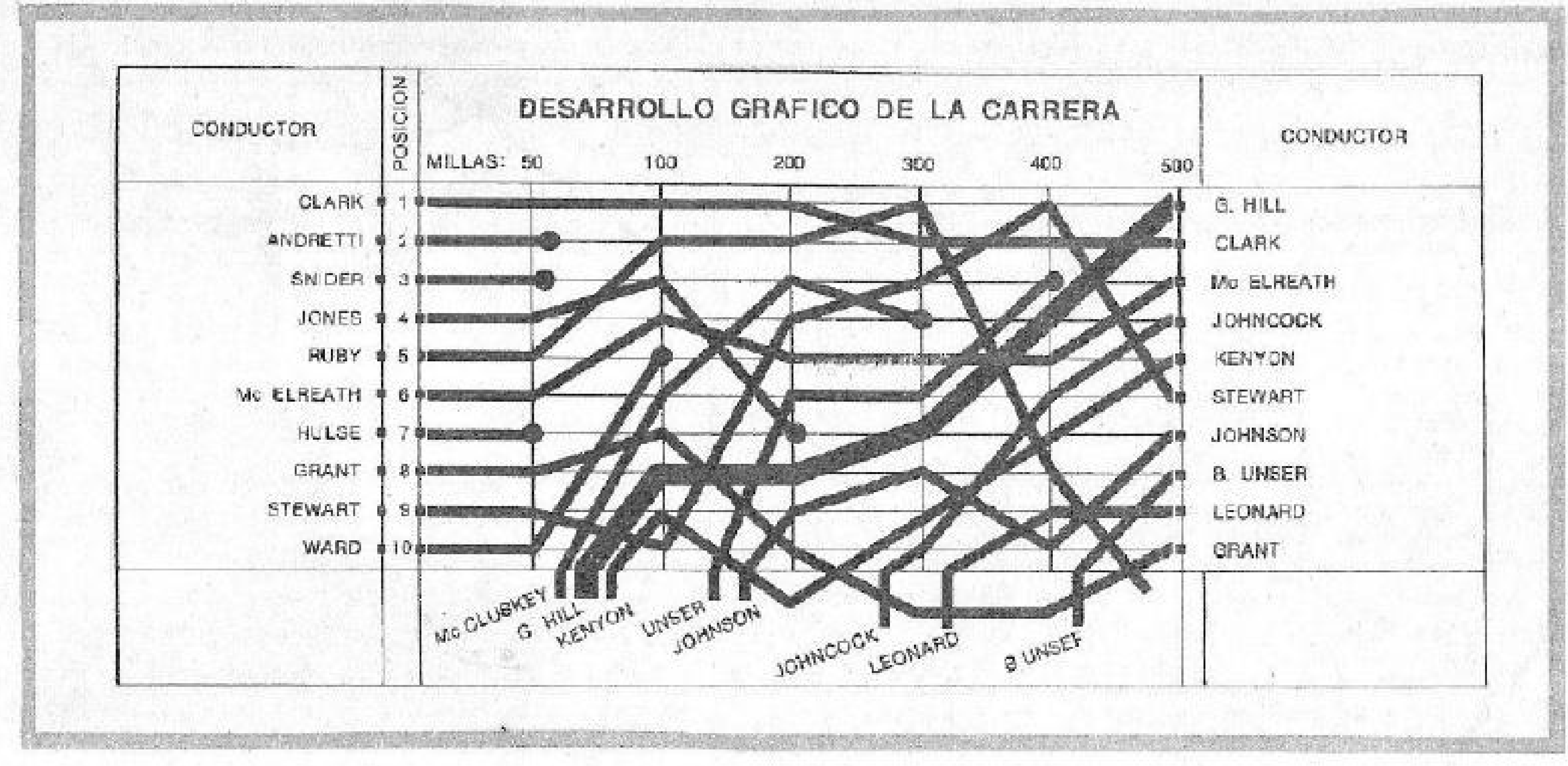


F

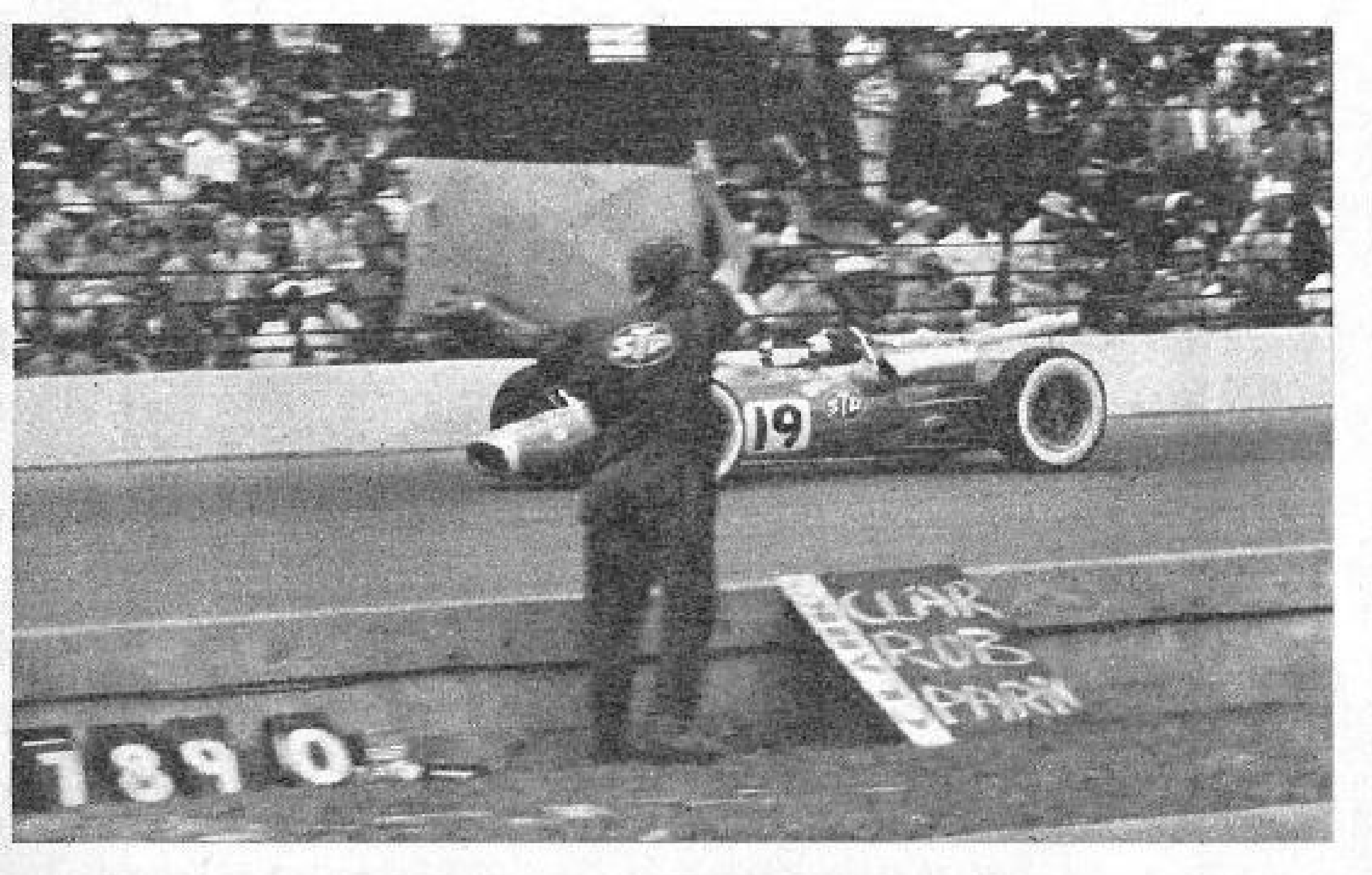




Graham Hill no se anduvo con chicas durante la carrera, a pesar de que algunas crónicas lo pintaban como flemático y reposado. Aquí lo vemos arrancando de los boxes en forma tan violenta que tiró al suelo a un mecánico y a otro lo obligó a jugar de torero.



Los mecánicos de Jim Clark le hacen señas de que va primero; pero estaban equivocados. El campeón del mundo había perdido demasiado tiempo a causa de sus trompos, uno de los cuales lo obligó a cambiar cubiertas, por lo que quedó relegado a un segundo puesto nada despreciable si se tienen en cuenta los serios inconvenientes que tuvo en la prueba.



Ya se aprestaban a darle a Clark la bandera a cuadros cuando de repente cambió el indicador. ¡Estaba en punta Graham Hill, el **rookie**! ¿Cómo podía ser? Pasó Clark y recién cuando apareció el Lola-Ford del equipo Mecom, la bandera a cuadros salió a relucir. Los altoparlantes proclamaban al ganador mientras Chapman, furioso, corría al box de cronometristas a reclamar. Otra vez la cacofonía en las gradas, otra vez corridas, empellones e insultos en los boxes. Paró Hill y alguno puso en sus manos la gigantesca copa del ganador. Apareció la inevitable estrellita de cine y Hill la besó con fruición. Los otros coches fueron parando y los espectadores precavidos ya estaban poniendo en marcha los motores de sus automóviles.

¿Qué pasó exactamente? Al momento de escribir no lo sabemos. Esa noche Clark y Andy Granatelli, su patrocinador, dijeron que iban a protestar la victoria de Hill. Al día siguiente se reunieron con los organizadores a puertas cerradas y juntos examinaron cuidadosamente las cintas del cronómetro electrónico. La evidencia fue terminante: durante sus dos trompos y sucesivas detenciones para cambiar gomas, Clark había perdido más tiempo de lo que se pensaba. Durante toda esa confusión, Hill iba segundo de Stewart, y cuando el infortunado escocesito fundió a diez vueltas del final, pasó al frente el inglés Hill y no el otro escocés Jim Clark, como se creía.

De cualquier forma, fue una carrera muy, pero muy movida...

500 MILLAS DE INDIANAPOLIS 30/V/66

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Nacionalidad	Marca	Promedio	Vueltas
1º	Hill, Graham	Gran Bretaña.	Lola-Ford	232,256	200
2º	Clark, Jim	Gran Bretaña.	Lotus-Ford	231,492	200
3º	Mc Elreath, Jim	EE. UU.	Brabham-Ford	321,378	200
4º	Johncock, Gordon	EE. UU.	Gerhardt-Ford	230,271	200
5º	Kenyon, Mel	EE. UU.	Gerhardt-Offenhauser	224,385	198
6º	Stewart, Jackie	Gran Bretaña.	Lola Ford	232,340	190
7º	Johnson, Eddie	EE. UU.	Huffaker-Offenhauser	217,110	175
8º	Unser, Bobby	EE. UU.	Huffaker-Offenhauser	194,359	171
9º	Leonard, Joey	EE. UU.	Eagle-Ford	220,946	170
10º	Grant, Jerry	EE. UU.	Eagle-Ford	188,364	167
11º	Ruby, Lloyd	EE. UU.	Eagle-Ford	221,249	166
12º	Unser, Al	EE. UU.	Lotus-Ford	231,118	161
13º	McCluskey, Roger	EE. UU.	Eagle-Ford	230,322	129
14º	Jones, Parnelli	EE. UU.	Lotus-Offenhauser	224,475	87
15º	Ward, Rodger	EE. UU.	Lola-Offenhauser	227,723	74
16º	Williams, Carl	EE. UU.	Gerhardt-Ford	90,692	38
17º	Hurtubise, Jim	EE. UU.	Gerhardt-Offenhauser	166,084	29
18º	Andretti, Mario	EE. UU.	Brabham-Ford	193,653	27
19º	Snider, George	EE. UU.	Lotus-Ford	203,781	22
20º	Hulse, Chuck	EE. UU.	Watson-Ford	203,666	22
21º	Tingelstad, Bud	EE. UU.	Gerhardt-Offenhauser	70,706	16
22º	Boyd, Johnny	EE. UU.	BRP-Ford	179,268	15
23º	Branson, Don	EE. UU.	Gerhardt-Ford		
24º	Foster, Billy	EE. UU.	Vollstedt-Offenhauser		
25º	Congdon, Gary	EE. UU.	Huffaker-Offenhauser		
26º	Foyt, Anthony J.	EE. UU.	Lotus-Ford		
27º	Gurney, Dan	EE. UU.	Eagle-Ford		
28º	Yarborough, Cale	EE. UU.	Vollstedt-Ford		
29º	Knepper, Arnie	EE. UU.	Cecil-Ford		
30º	Miller, Ali	EE. UU.	Lotus-Ford		
31º	Grimm, Bobby	EE. UU.	Watson-Offenhauser		
32º	Dickson, Larry	EE. UU.	Halibrand-Ford		
33º	Duman, Ronnie	EE. UU.	Eisert-Ford		

TIEMPO DEL GANADOR: 3h 27m 52s 53; tiempo del segundo: 3h 28m 33s 68.



GRAHAM HILL, DEBUTANTE Y TRIUNFADOR

Un hombre de 1,83 m de estatura, 82 kilogramos de peso, largos cabellos rubios que caen sobre sus orejas, una nariz prominente en el centro de su cara delgada y un cuidado bigote rubio, fue el que con la misma aparente indolencia con que corra todas sus carreras, ganó el lunes pasado las 500 Millas de Indianápolis en un clásico planteo de "sin prisa pero sin pausa".

Graham Hill, Campeón del Mundo en 1962, nació en Inglaterra el 15 de febrero de 1929. A los 16 años entró como aprendiz en S. Smith and Sons, conocida fábrica de instrumental automovilístico. Pero, en la opinión del propio Hill, "un relojero es normalmente un viejecito de cabellos blancos y anteojos gruesos, muy estudioso y prolijo; no creo que yo pudiera ser un reparador de instrumentos".

Con una motocicleta comenzó a competir en carreras locales hasta que un accidente lo postró cuatro meses y le dejó el recuerdo de un defecto en las piernas y una desviación en la columna.

En 1953 compró su primer automóvil: un Morris 8. Tentado por un aviso que ofrecía clases de conducción en Brands Hatch, ofreció pagar su instrucción reparando el automóvil de la escuela, un Cooper-JAP de 500 cm³. En aquel período bohemio de su vida, éste era su único trabajo y por ello recibía la pequeña pensión que el gobierno inglés otorga a los desocupados.

La escuela necesitaba un instructor y Graham Hill podía servir, solo que nunca había corrido. Le prestaron el Cooper para una carrera en dos series, clasificándose segundo y cuarto en ellas. Pero luego la escuela fue disuelta y Hill quedó sin trabajo.

Estuvo un año ayudando a diversos corredores particulares y en 1955 Dan Margulies lo contrató para atender su Jaguar y colaborar en la conducción de carreras de larga duración durante una gira a realizar por Africa y Europa. A su regreso, Hill comenzó a trabajar con Colin Chapman, en julio de 1955. Un mes después se casó.

En 1956 llegó su primera oportunidad en una competencia importante, al reemplazar a Cliff Allison en el equipo Lotus. Corrió dos carreras con el Lotus Eleven, clasificándose en ellas primero y segundo y superando el record establecido por el propio Chapman con un automóvil similar.

Pero a pesar de ello las oportunidades para correr las máquinas que ayudaba a preparar escaseaban y se alejó de Lotus para trabajar por su cuenta para Cooper, Tojeiro, Willement y diversos particulares. Más tarde, en 1957, comenzó a colaborar con la Speedwell Performance Conversions Limited, fábrica de equipos especiales, de la que actualmente es socio. Tenía en esa época un Austin Seven 1929; su mejor situación económica le permitió permutarlo por un Austin A35, para participar con él en carreras de automóviles de serie.

Chapman no se olvidó de Hill y a fines de 1957 volvió a llamarlo, ofreciéndole trabajo como preparador y posibilidades de competir; en 1958 y 1959 integró el equipo Lotus de fórmula uno que en ese entonces estaba en pañales.

Sin el halago de triunfos resonantes, llama la atención a Raymond Mays, quien en 1960 lo lleva consigo al equipo BRM, junto a Gurney y Bonnier. Comenzó la temporada en el Grand Prix argentino, abandonando por rotura de válvula, pero una semana después ganó su categoría en los Mil Kilómetros, corriendo un Porsche en pareja con Bonnier. En 1961 el equipo BRM se integra con Hill y Brooks, pero los automóviles aún no están a punto y se rompen continuamente.

Al comenzar la temporada 1962, los directivos de BRM anuncian que, de no obtenerse resultados realmente positivos, abandonarán las competencias. Graham Hill, con BRM, obtiene el Campeonato Mundial y la Copa de Constructores con sus triunfos en los Grand Prix de Holanda, Alemania, Italia y Sudáfrica, y sus segundos puestos en Bélgica y Estados Unidos. BRM sigue en carrera y Hill es subcampeón en 1963, 1964 y 1965. En los cinco años de los fórmula 1.500 —1961 a 1965— participa en 47 carreras, abandona en 10, gana 10 y obtiene ocho segundos puestos, además de cinco victorias adicionales en carreras sin puntaje. Entre éstas se cuentan tres triunfos consecutivos en Mónaco y en Estados Unidos.

Estos son los méritos del "debutante" que sorprendió a los "veteranos" de Indianápolis por su fluidez para moverse sobre esta difícil pista durante la clasificación. Claro que mucho más se sorprendieron el lunes 30 cuando al terminar la competencia, este recatado inglés que luce en su casco las insignias del London Rowing Club, estaba primero en la clasificación.

DESPUES DE CHAPMAN, BROADLEY. DESPUES DE LOTUS, LOLA

"No puedo recordar por qué puse el nombre de Lola a mis automóviles; no recuerdo que en esa época tuviera tiempo para dedicar a las mujeres y ni siquiera recuerdo si la canción existía entonces". Esta es la esquiva respuesta de Broadley ante el requerimiento periodístico que afirma que una amiga suya le reprochaba agriamente el tiempo que dedicaba a construir su primer automóvil y que por ello, en represalia, tomó para su automóvil el nombre de la canción "Whatever Lola wants, Lola gets" (Lo que Lola quiere, Lola consigue). La oscura negativa de Broadley no hace sino confirmar la veracidad del origen del extraño nombre.

Aquella amiga no podía sospechar que, al requerir sobre sí mayor atención, estaba demorando la consagración de uno de los más brillantes proyectista de automóviles actuales, quizá el único que alcanzó el éxito sin necesidad de seguir las ideas de Chapman. Si alguna duda quedaba acerca de los diseños de Broadley, el triunfo en Indianápolis la despeja definitivamente.

Eric Broadley tiene actualmente 37 años (casado, tres hijos); es ingeniero civil y hasta los 28 años se dedicó a los edificios. En 1956 consiguió un garaje clausurado cerca de su casa en Bromley y comenzó allí a construir un automóvil con la ayuda de su primo Graham Broadley. El automóvil, impulsado por un motor Ford de 1.172 cm³ y conducido por el mismo Eric, ganó todas las carreras en las que participó durante 1957.

En ese año diseñó su segundo automóvil, en el que introdujo ya sus revolucionarias ideas en materia de suspensión. Este vehículo, equipado con un motor Coventry-Climax era, en sus propias palabras: "Muy rápido; en realidad demasiado rápido para un conductor de poca experiencia como yo". En agosto de ese año, después de establecer el mejor tiempo de clasificación en Brands Hatch, tuvo una violenta salida de pista en carrera y decidió entonces dejar las pistas y concentrarse en el diseño y construcción de sus Lola.

En la primavera de 1958 se integró la Lola Cars Limited, instalada en el negocio del carrocero Maurice Gomm. Allí construyó cuatro automóviles de 1.100 cm³, uno de los cuales ganó el campeonato norteamericano de esa categoría en las manos de Allans Ross, en 1959.

Luego de construir unas 70 unidades de sus automóviles sport, tomó forma, en 1960, el primer Lola de fórmula junior, con un motor Ford, colocado adelante. En 1961 surgió un nuevo diseño de motor trasero que, hasta el fin de la fórmula, tuvo considerable éxito en Inglaterra y en Europa.

John Surtees impulsó el próximo paso. A fines de 1961 fue a ver a Broadley anunciándole que estaba dispuesto a cambiar motociclismo por automovilismo y que para ello quería un Lola de fórmula uno. Surtees eligió a Broadley, impresionado por la calidad de tenida que había comprobado en los chasis Lola. Broadley se asoció con Reg Parnell y de esa manera el Bowmaker Racing Team, con John Surtees y Roy Salvadori, fue el primer equipo oficial Lola.

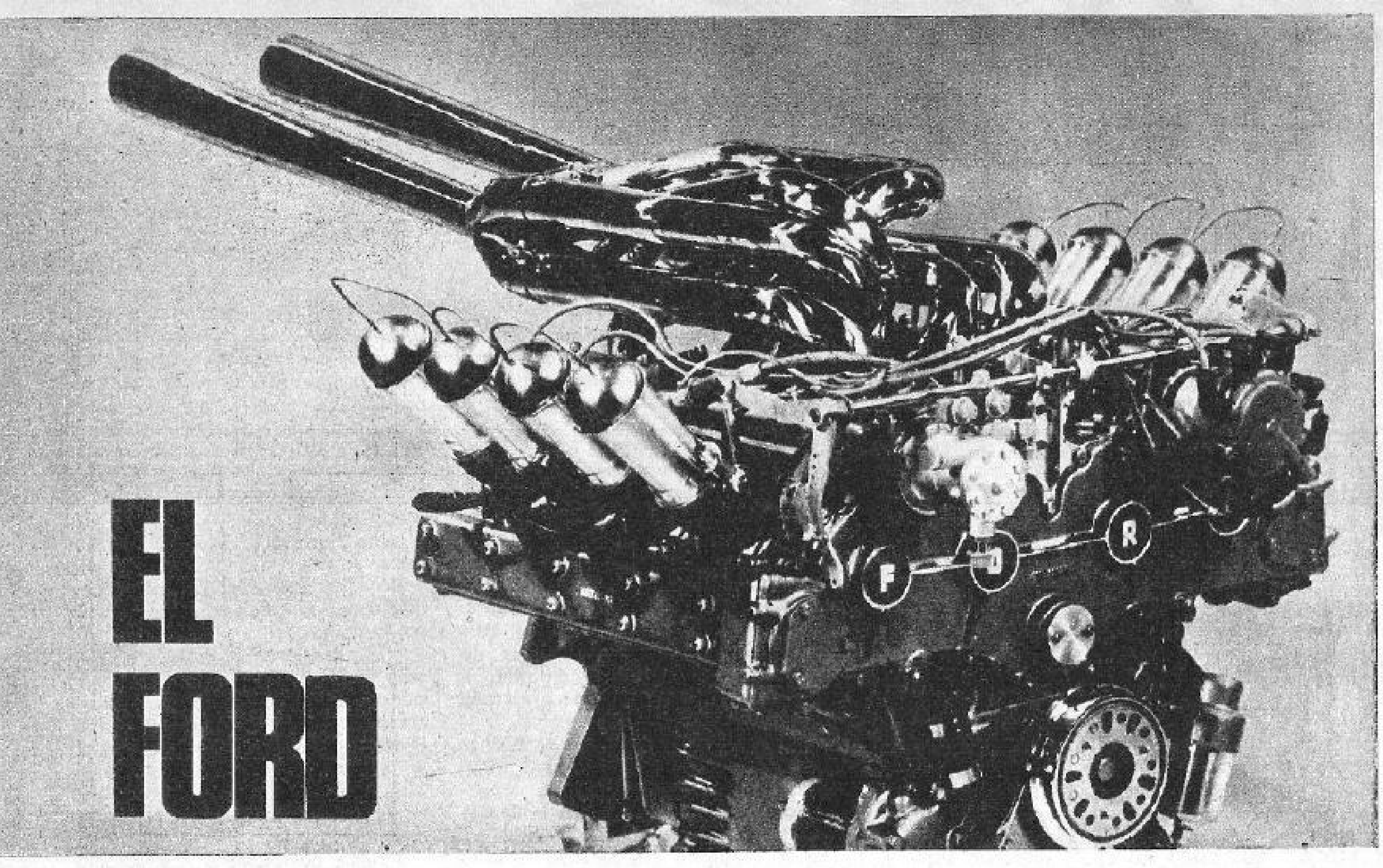
Apenas completados los automóviles de fórmula uno, Broadley se dedicó al diseño de un automóvil de Gran Turismo de gran cilindrada, que pudiese discutir la supremacía de los Ferrari. Este vehículo, presentado en el Racing Car Show de 1963, fue el Lola GT que impulsado con un motor Ford de 4.728 cm³ de cilindrada y 350 HP, alcanzaba una velocidad máxima de 320 km/h. Fue precisamente la actuación de este modelo en Le Mans, lo que llamó la atención de los ejecutivos y técnicos de la Ford Motor Company, quienes contrataron a Broadley durante 1964 para que supervisara el diseño, desarrollo y producción del Ford GT. La relación entre el Lola y el Ford fue claramente explicada por Broadley: "El diseño del Ford debe mucho al del Lola GT y de hecho dos Lola fueron utilizados como vehículos de prueba por Ford. El proyecto se hizo en colaboración y nosotros fuimos responsables del diseño de la carrocería autoportante, de los detalles de todo el vehículo y de su producción. Ford puso el motor, desarrolló la aerodinámica, el sistema de ventilación y la forma exterior de la carrocería. Lola y Ford en equipo, diseñaron y desarrollaron el sistema de suspensión".

Liberado de su contrato con Ford, Broadley volvió a Lola con el nuevo fórmula dos/tres monocasco (ganador en Mar del Plata con Offenstadt), con un nuevo GT (el Lola 70) y con los automóviles que conducidos por Graham Hill y Jackie Stewart dominaron en Indianápolis.

La asociación del campeón motociclístico John Surtees con Eric Broadley determinó la génesis del Lola Fórmula Uno. De allí a Indianápolis, sólo un paso.

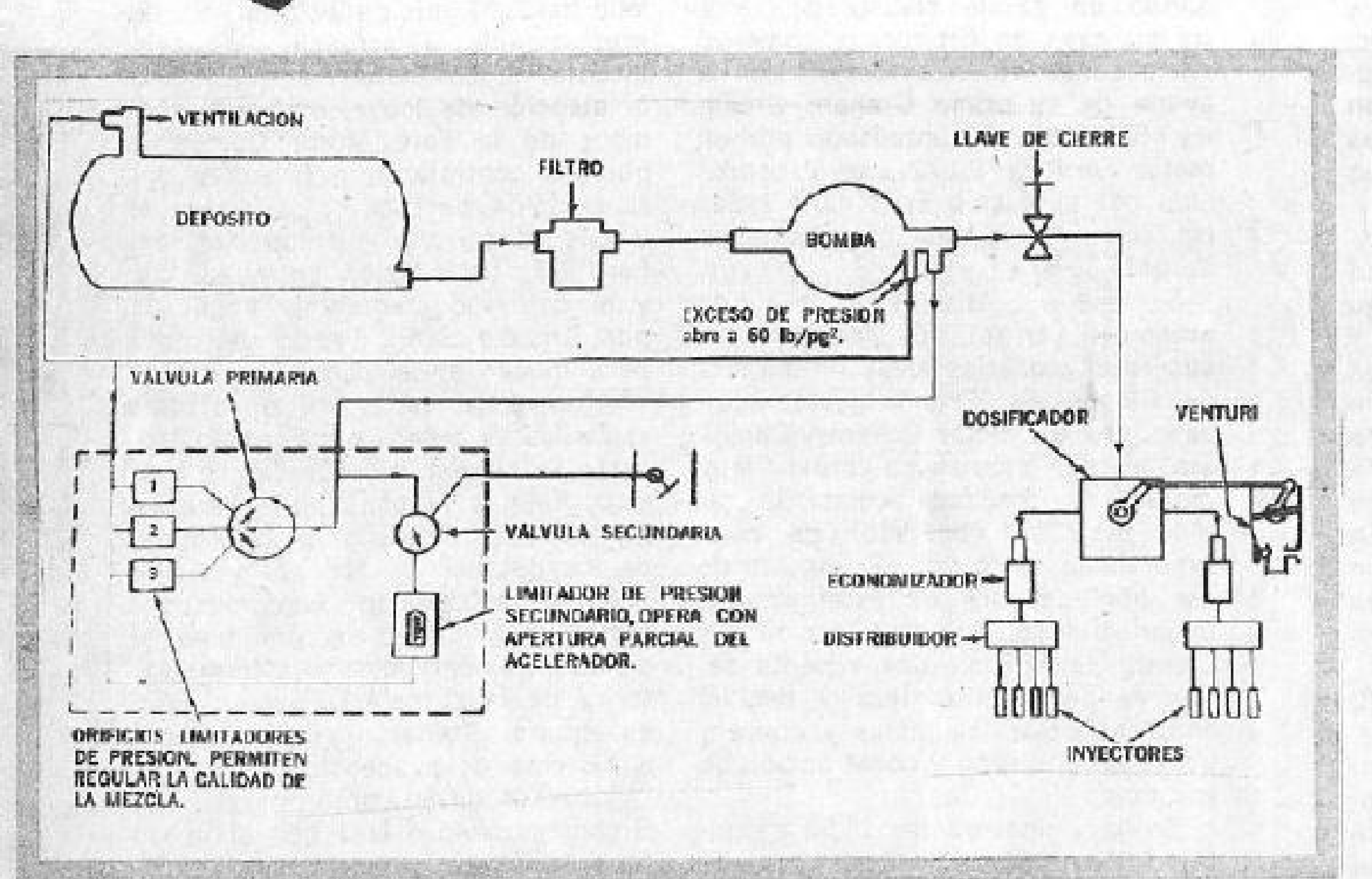


EL FORD QUE REVOLUCIONO INDIA



Versión "exposición" del motor Ford de cuatro árboles, ganador de las 500 Millas de Indianápolis en 1965 y 1966.

El motor visto de arriba muestra las entradas de admisión entre los árboles de levas y las salidas de escape, hacia el centro de la V. Se ve claramente el sistema de encendido, con el distribuidor rebatido de su posición real.



Esquema del sistema de inyección de combustible Hilborn que consta de un circuito principal de alimentación de los inyectores y un sistema secundario que, disminuyendo el caudal sobre el circuito primario, regula la riqueza de mezcla.

Un corte frontal del motor Ford-Indy muestra que el complejo problema de accionar cuatro árboles de levas, ha sido resuelto con elegancia técnica, mediante engranajes de acero, montados sobre rulemanes.

Aquel Preston Tucker que vendiera —aunque no llegó a producirlos— en los Estados Unidos el revolucionario automóvil de motor trasero que llevaba su nombre, fue quien lanzó por primera vez a Ford a la aventura de Indianápolis. Eso fue en 1935 y los automóviles de tracción delantera y suspensión independiente en las cuatro ruedas eran impulsados por el clásico V-8 de válvulas laterales en el que el 85 por ciento de las piezas eran estrictamente de serie. Vehículos así concebidos técnicamente, no podían sino salir del tablero de dibujo de Harry Miller. Y dieciocho años después Ford volvería a Indianápolis —esta vez del brazo de Colin Chapman y también con un motor derivado de la gran serie— para atacar, definitivamente, el largo dominio del más conocido diseño de Miller: el motor Meyer-Drake/Offenhauser.

El primer ataque se realizó en 1963, utilizándose una versión liviana del motor Fairlane, especialmente preparada, que con sus varillas y balancines era capaz de ofrecer 375 HP alimentados por nafta común. El peso de este motor era de 163 kilogramos. Estos valores fueron suficientes para dominar la competencia, con la asociación de un chasis Lotus y de Jim Clark (clasificado finalmente segundo). Pero otros pilotos y otros chasis en manos de la competencia exigirían mayor potencia en 1964.

En vista a ello se trazaron los siguientes objetivos:

a) Desarrollar el motor Fairlane-Indy para alcanzar la máxima potencia posible manteniendo baja velocidad de rotación.

b) Mantener el peso total del motor por debajo de los 200 kilogramos.

c) Utilizar nafta común para mantener la imagen del motor de serie.

d) Utilizar carburadores o, en todo caso, un sistema de inyección bien conocido.

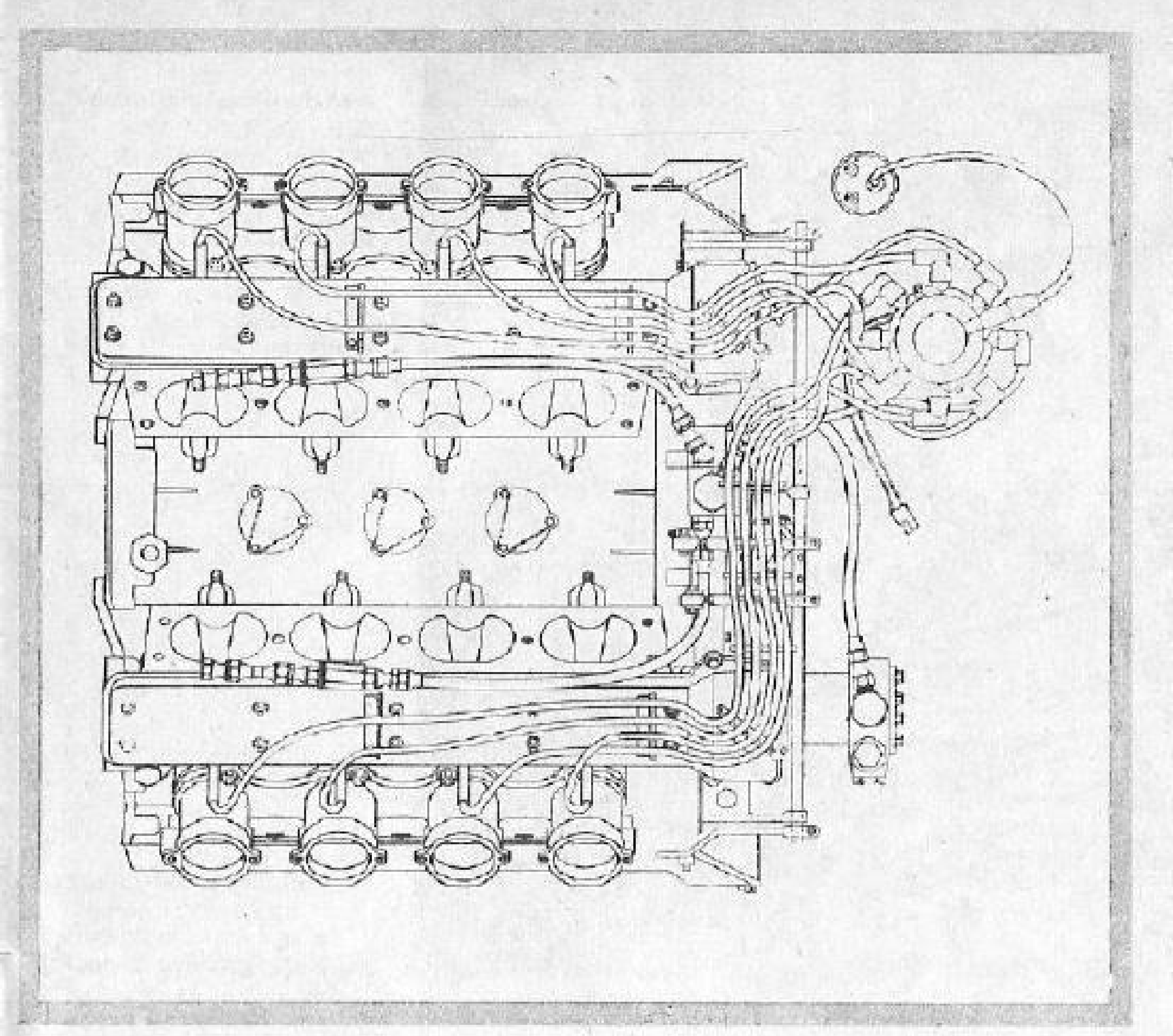
El objetivo a) se estableció en el orden de 50 HP adicionales, equivalentes a un 13 % de aumento y a un valor total de 425 HP aproximadamente. Esto estableció la velocidad de rotación teórica en 8.000 rpm, lo que a su vez determinó la necesidad técnica de orientarse hacia un motor con doble árbol de levas en cada cabeza.

El programa de desarrollo se inició con la construcción de un motor que utilizaba block de cilindros, cigüeñal, bielas, cojinetes, bomba de agua, bombas de aceite, alternador, cárter y engranajes de mandos secundarios del motor de 1963. Las pruebas realizadas con este motor permitieron determinar que, tanto el block de cilindros como las piezas rotativas y alternativas eran perfectamente adecuadas para la mayor potencia requerida del nuevo motor. También se determinó que aquella potencia podría obtenerse de una cámara de combustión poliédrica, con cuatro válvulas por cilindro.

En materia de carburación se ensayaron inyectores Hilborn y carburadores Weber de 58 mm, alcanzándose resultados similares, con una ligera ventaja de economía con los inyectores.

El diseño de los escapes presentó los problemas usuales en automóviles de este tipo, donde los escapes exteriores de un V-8 deben pasar entre los tubos del chasis y los tensores de suspensión. Esto decidió finalmente la inversión en el sentido de circulación de gases, colocando los escapes en el centro de la V.

En la segunda etapa del proceso se construyeron motores con el objetivo de refinar los sistemas de inyección y encendido, probándose hasta tres bujías por cilindros. La



NAPOLIS

pequeña ventaja de potencia que este último otorgaba, no justificaba la complicación del sistema eléctrico.

En la etapa final del proceso se construyeron los motores que habrían de usarse definitivamente y sobre los que habrían de realizarse continuos perfeccionamientos de detalle. Se diseñaron finalmente seis sistemas de escape distintos, adecuados a diversos requerimientos en materia de pistas y de chasis. Los resultados de las pruebas en dinamómetro mostraron una potencia de 425 HP a 8.000 rev/min, un par motor máximo de 40,7 mkg a 6.400 rev/min y una presión media efectiva de 12,25 kg/cm².

El motor en su versión definitiva requirió el diseño y construcción —con relación al modelo de 1963— de todo el tren de válvulas con sus engranajes, árboles de levas, botadores y piezas accesorias; la tapa de cilindros con sus tuberías de circulación de gases, nuevas bielas, el sistema de inyección de combustible; rediseño del sistema de lubricación a cárter seco y el sistema de escape completo. Los árboles de levas son huecos, con una salida de lubricante en cada leva; trabajan contra botadores cilíndricos de forma especial y dos resortes por válvulas (¡64 en total!). El árbol de levas es accionado por un tren de engranajes de acero, montados sobre rulemanes.

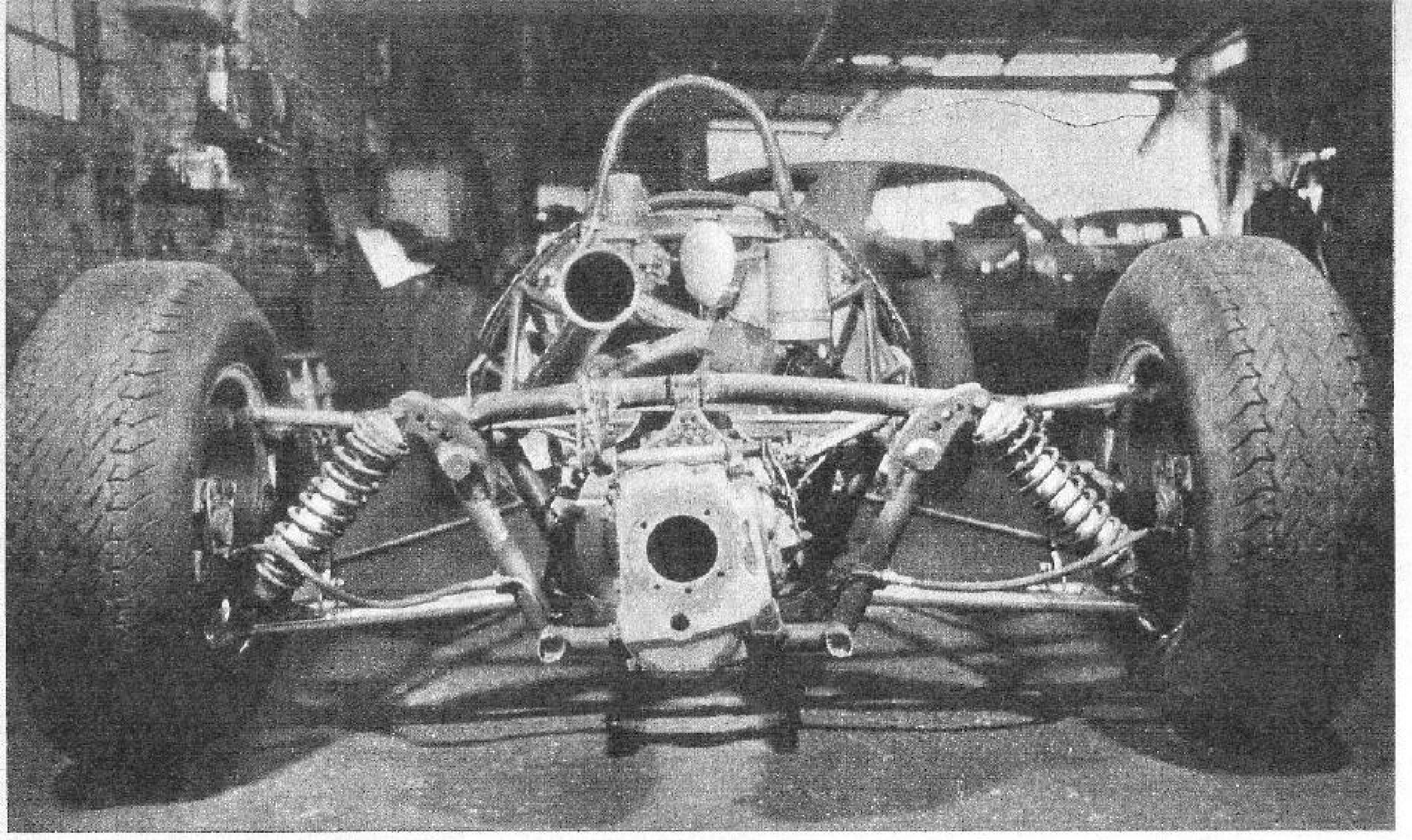
La cabeza de cilindros tiene cámaras poliédricas con la bujía exactamente en el centro de las cuatro válvulas. Se utilizan pistones extruidos en aluminio con tres aros y perno flotante; sus cabezas convexas prácticamente llenan las cámaras de combustión (relación de compresión 12,5:1) y poseen cuatro chanfles para dar lugar a la apertura de las válvulas.

El sistema de encendido consta de un ruptor magnético que actúa sobre un amplificador transistorizado, el que a su vez controla una bobina de alto amperaje. El distribuidor es de tipo convencional.

El sistema de inyección de combustible Hilborn está explicado en el dibujo adjunto. Se basa en una bomba volumétrica que provee una presión constante de 60 lb/pulg² a 8.000 rev/min; para reducir el flujo de combustible a los inyectores al largar el acelerador, un sistema deriva una parte del caudal de retorno al depósito. Este sistema tiene también accionamiento manual, que permite regular la riqueza de la mezcla, así como adaptarlo a combustibles de diverso poder calórico. Un problema cuya causa fue difícil encontrar aunque fácil de solucionar fue la falla que experimentaba el motor al salir de las curvas debida a la gran diferencia de presión que la fuerza centrífuga generaba entre los depósitos laterales de combustible.

Si en un principio se utilizaron las bombas de combustible del motor 1963, las necesidades de lubricación y refrigeración del nuevo motor a 8.000 rev/min, así como el mayor caudal requerido por el sistema de árboles de levas en la cabeza, obligó a un rediseño, aumentándose la capacidad de las bombas de aceite en un cien por ciento. Se utiliza aceite SAE 50 a 60 lb/pulg² de presión.

Sucesivos perfeccionamientos llevaron la potencia del motor Ford de cuatro árboles a más de 500 HP, con una velocidad máxima de 9.200 rev/min y una velocidad constante de 8.800 rev/min y los transformaron —los hechos lo demuestran— en una máquina absolutamente confiable. Este fue el instrumento que permitió alcanzar a Ford dos triunfos en las 500 Millas de Indianápolis y uno de los mayores impactos publicitarios en toda la historia de la empresa.

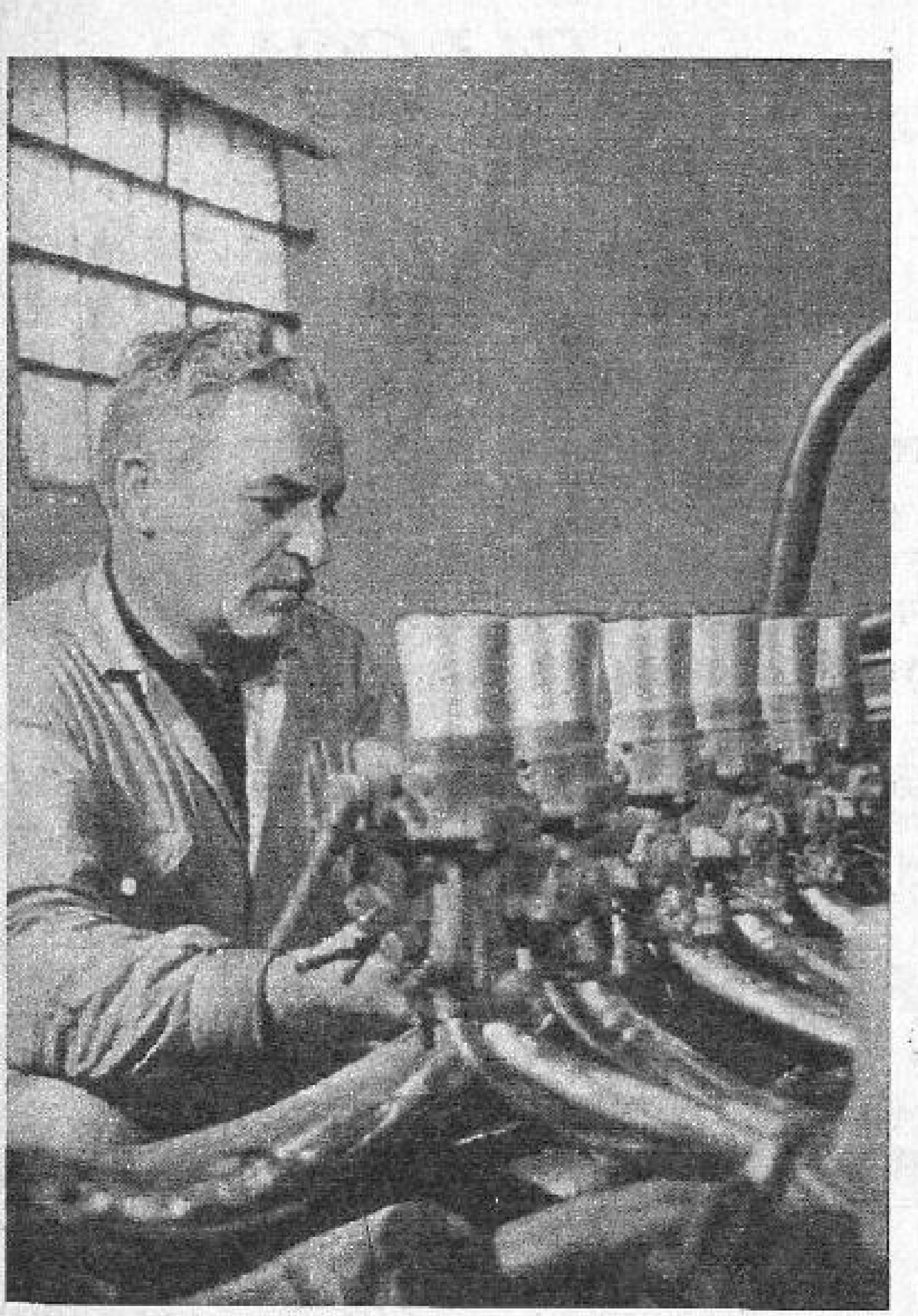


En el extremo trasero falta aún el par de engranajes de transferencia que queda fuera de la caja para facilitar el cambio de multiplicación. El travesaño posterior del chasis recurre a soluciones clásicas, aunque luego la estructura se ensancha hacia adelante.

El Chevrolet-Requejo de motor trasero es de tamaño considerable y de agresivo aspecto; ya está casi terminado y costó dos millones de pesos

RAMON REQUEJO

E PUR SI MUO



Ramón Requejo y su órgano de carburadores Solex. Suspendido como corredor, en ningún momento dejó de trabajar.

Suspendido, alejado, construye en la intimidad de su taller un bólido que sin duda dará bastante que hacer en la reverdecida MN

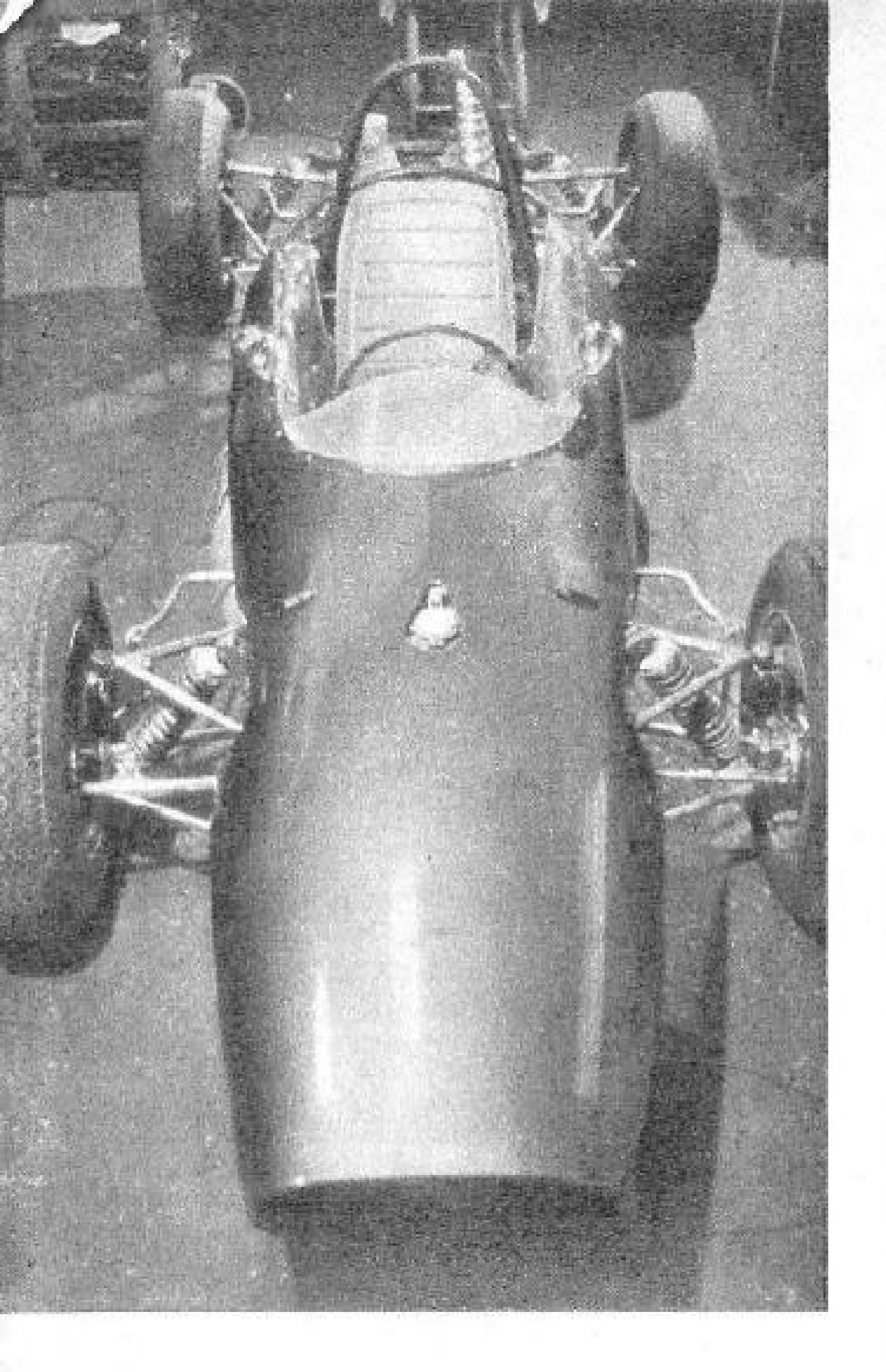
por HECTOR GRANATO
fotos OSVALDO DUBINI

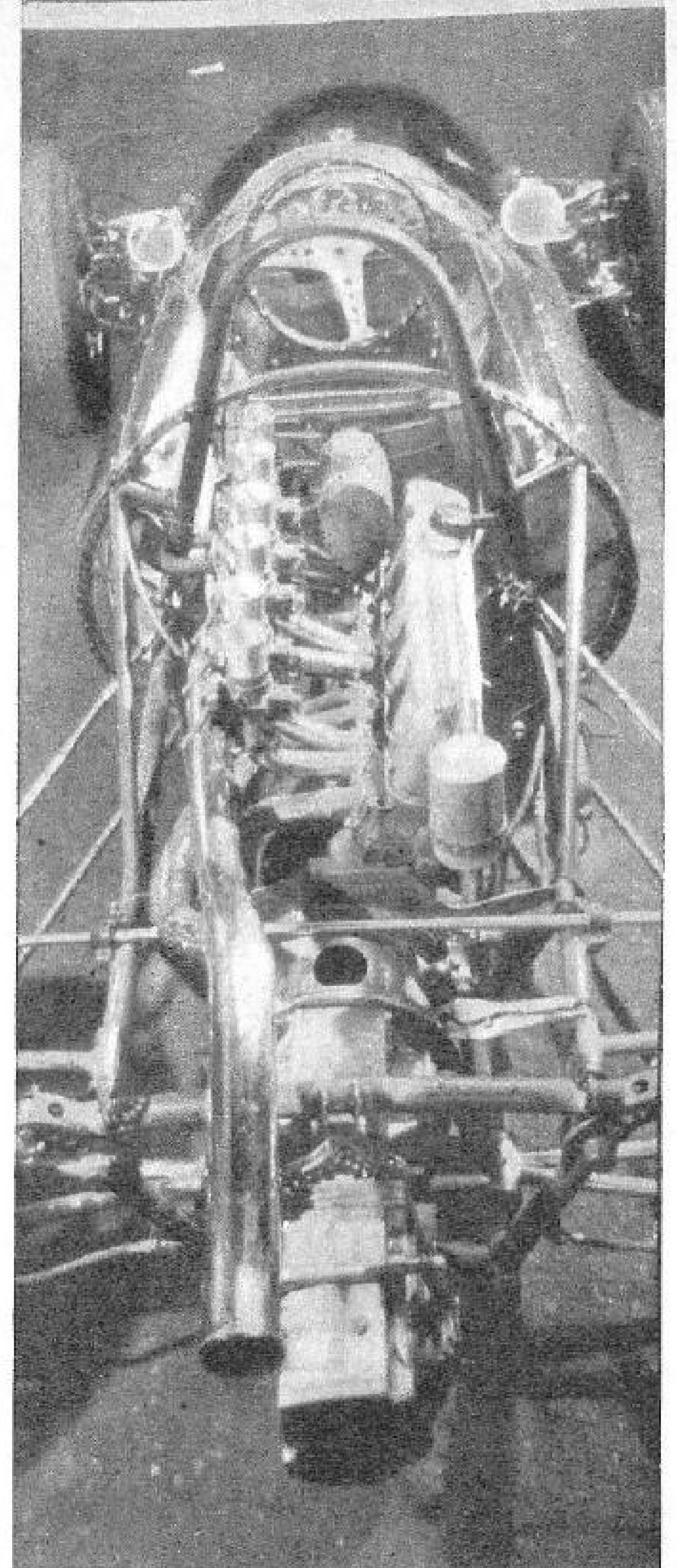
Aquí estamos con Ramón Requejo. Algo así como una institución dentro de nuestro deporte mecánico. Discutido capitán de revueltas, suspendido hace dos años por "mala conducta", este hombretón carga sobre sus espaldas más de cuarenta carreras ganadas, algunas de ellas en Brasil y Uruguay. Vencedor en tres oportunidades en las Quinientas Millas, ajusta las tuercas de su nuevo bólido mientras planea reaparecer precisamente en Rafaela. Sabe que para esto necesitará una amnistía sobre su pena, pero tiene confianza y espera. Entre tanto, conversa con nosotros con el mismo énfasis razonado, un poco áspero, que le conocimos en sus mejores épocas de pistero.

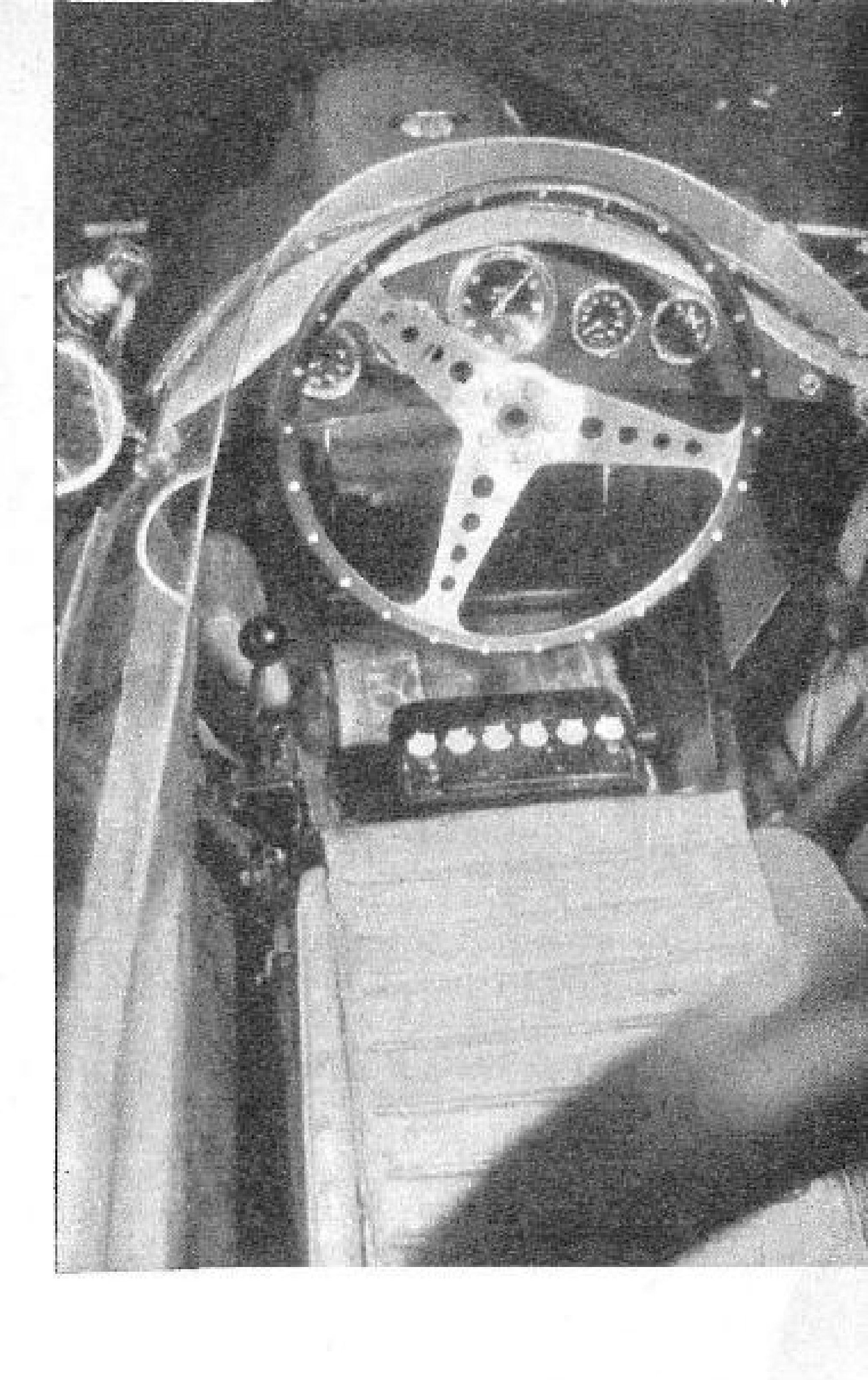
CORSA. — *Habla de Rafaela como su próximo reencuentro con las competencias automovilísticas. Pero Rafaela se correrá en setiembre, y su suspensión vence recién en octubre, ¿espera acaso una reconsideración?*

REQUEJO. — Lo último que puedo perder son las esperanzas. Se habla de una amnistía para el 9 de Julio... No sé. En todo caso déjeme soñar. Si uno no se fija una meta y sueña con ella, difícilmente podrá construir cosas importantes, como este auto que usted ve. Además, Rafaela fue mía en tres oportunidades, y ahora con la pista asfaltada y este cañón que estoy preparando, creo que tendré mucho que decir...

C. — *Cuando la famosa suspensión, el problema nació por el coche de Ríos. Tenía motor atrás, como el que usted prepara ahora. Significaba una revolución en Mecánica*







Caños, plexiglass e instrumental moderno: una nueva visión para un viejo luchador de la Mecánica Nacional.



El chasis de Requejo está inspirado en el Ferrari de fórmula Uno; caja y diferencial han sido realizados por el constructor, sobre la base de elementos Corvette y Ford respectivamente.

por HECTOR GRANATO

Nacional. ¿Por qué su actitud entonces? Por lo que estamos viendo en este taller, tendrá que reconocer que se equivocó.

R. — No. No creo que estuviera equivocado. Se habló ya demasiado sobre el tema, pero todavía no se logró aclarar el merengue. Le diré, no me gustan las revoluciones, prefiero la evolución; pero en el caso del coche de Ríos no se trataba ni de una cosa ni de la otra. Simplemente ocurría que aquel coche tenía un chasis importado, y la reglamentación era bien clara al respecto: el chasis debía ser nacional. ¿O me van a contar que De Tomaso lo había construido en el país? No viejito, ese coche lo importó Formisano, después se lo vendió a Pascutti, éste lo modificó para ponerle el Chivo adentro, pero no por eso dejó de ser un De Tomaso importado. Cuando nuestra protesta el nombre del fabricante aparecía por todas partes en el chasis, como para no dejarnos mentir. Lo nuestro fue justo, claro que no les agradó nuestra manera de actuar y por eso nos suspendieron. Lo mismo ocurriría si mañana, en TC, aparece Cabalén con su Mustang; lógicamente los muchachos se opondrían. Allí el problema se suscitara por el motor, que debe ser nacional, y no por el chasis, pero el caso sería similar.

C. — Borrón y cuenta nueva, Requejo. Hablemos de este nuevo aparato que está construyendo. El chasis, cuéntenos su historia.

R. — Usted lo ve. Se parece mucho a un Fórmula Uno. No lo voy a engañar, es una copia de Ferrari. Claro que adaptada a nuestras posibilidades. Empecé construyendo un modelo de caños comunes, y hasta le coloqué ruedas y asiento. Luego construí éste, en caños de acero al cromo molibdeno. Lleva Disco-Fren y en materia de amortiguación Fric-Rot me preparó unos especiales, a pedido mío.

C. — El motor es un Chevrolet Super.

R. — Sí. Bien alimentadito por seis carburadores y sin ningún problema. Creo que tirará alrededor de 280 caballos. En su prepreparación me he guiado bastante por la palabra de Froilán. Ahora estoy esperando unas bielas nuevas, construidas especialmente por General Motors.

C. — Motor sin problemas, chasis sin problemas, ningún problema.

R. — Por favor. Miles de problemas. Piense solamente en las llantas. No se fabrican en el país. Las tuve que construir yo, armándolas por partes. Ahora espero que unos amigos me traigan cuatro de magnesio.

C. — ¿Otros problemas?

R. — El más grande de todos: la transmisión Pero ya estoy en vías de solucionarlo. Imagínese, lo tuve que construir todo yo. Pero estoy contento. La caja está hecha sobre la base de la del Corvette, y el diferencial lo fundí especialmente, ahora, una vez maquinado, lo voy a armar con un piñón y corona de Ford. La forma de acoplamiento es similar a los Fórmula Uno. Tiene la toma de fuerza que pasa por debajo del grupo diferencial y se acopla por atrás mediante un grupo de engranajes intercambiables. Estos me permitirán variar de multiplicación en menos de cinco minutos.

C. — Las relaciones de caja.

R. — Bueno, respondiendo al reglamento, es de cuatro cambios: directar, tercera de 1,15 a 1, segunda de 1,45 a 1 y primera de 1,75 a 1. Como ve, nada del otro mundo: una primera larga y los demás cambios bien juntitos.

C. — ¿Qué velocidad nos promete?

R. — Mucha, pero nunca más de la necesaria para cada circuito. Calcule, este motor tira en TC un peso de 1.400 kilos a 240 kph, y mi auto con combustible y todo pesará 700.

C. — Su hermano Raúl nos adelantó que piensa correr en TC.

R. — Mi vida es correr, amigo. No se imagina lo que he sufrido con esta suspensión que me impusieron. Calcule si hubiera quedado en los diez años que me tiraron al comienzo; me muero, se lo juro... Sí, voy a correr también en TC, pero no como antes. Sale muy caro y a mi gusto no brinda las mejores satisfacciones. Mi amor es la pista. Voy a preparar un TC, pero hecho especialmente para las carreras en pista. El año que viene habrá más carreras en el Autódromo que en carretera. Acuérdese lo que le digo.

C. — Vamos a concluir Requejo. Usted dijo que su amor es la pista. Ahora cuéntenos cuál fue su gran sueño, ese que todavía lo ronda pero que nunca pudo ver realizado.

R. — Correr en Europa, en Fórmula Uno.

NURBURGRING

CHAPARRAL HI

Phil Hill y Joaquim Bonnier triunfaron en el laberinto de Nürburgring cubriendo los 1000 kilómetros a un promedio de 143 km/h. Su poderoso Chaparral volvió a hacer temblar la ciudadela de Ferrari en Europa.

El barbado Bonnier y el ex campeón mundial Phil Hill se turnaron al volante de un Chaparral para imponerse en los 1000 Kilómetros alemanes.



"ME siento parcialmente optimista, a pesar de que soy un pesimista perenne", declaró Phil Hill antes de largarse la competencia sobre mil kilómetros en el "laberinto" de Alemania. El optimismo de Phil Hill se acrecentó al abandonar el Ferrari P3 de Surtees y Parkes en la séptima vuelta. Mientras bajaban la bandera a cuadros al Chaparral ganador, en el box de Hill-Bonnier saltaban de alegría y revoleaban sombreros texanos. La primera victoria en muchos años de un automóvil no-europeo en el viejo mundo coincidió con el primer triunfo allí de una transmisión automática. La lluvia caía intensamente en ese momento mojando cara y barba del sonriente presidente de la asociación de corredores de automóviles Grand Prix, Joaquim Bonnier, quien entusiasmado declaró: "El automóvil es magnífico. Los texanos saben construir automóviles. El Chaparral tuvo un poco de suerte con el abandono del Ferrari P3 de Surtees y Parkes". Bonnier y Hill indudablemente tuvieron menos dificultades para manejar que hace tres años cuando abandonaron poco antes de finalizar mientras iban segundos con un Porsche al romperse un engranaje de la delicada caja de seis relaciones.

En 1949 los países ocupantes autorizaron a Alemania a reanudar sus actividades en materia deportiva automovilística. Se organizó entonces una carrera para automóviles sport, sobre el circuto de Nürburgring, pista artificial a la que la disputa anual del Grand Prix de Alemania y sus propias características habían otorgado merecida fama. En 1953 la F. I. A. oficializó esta competencia con el nombre de Mil Kilómetros de Nürburgring. Un repaso rápido del historial muestra algunos hechos singulares: la primera edición de esta competencia fue ganada por un Ferrari conducido por Ascari y Farina, pilotos especializados en automóviles monoplaza. Cuatro veces ganó Stirling Moss y recién en 1961 Masten Gregory y "Lucky" Casner inician el ciclo de los especialistas en automóviles carrozados. No faltan entre ellos los nombres de Oliver Gendebien y Phill Hill, ganadores en todas las competencias de larga duración que se corrieron mientras ellos actuaban en equipo, siendo precisamente Hill quien cuatro años después y luego de una larga ausencia de la lista de ganadores repitió su triunfo anteayer sobre el circuito alemán.

Los Mil Kilómetros de Nürburgring se corren sobre 44 vueltas a esta pista de 22.810 metros de longitud, compuesta de 178 curvas y rectas cortas, la más larga de las cuales no alcanza a un kilómetro, que requiere de 40 a 50 cambios de velocidad por vuelta con caja manual. Ubicada en un terreno quebrado y boscoso que limitan las ciudades de Nürburg, Adenau y Döttingen, la pista de Nürburgring fue construida entre

ZO CAPOTE



John Surtees mantuvo su Ferrari en punta durante siete vueltas, pero luego lo retrasaron problemas de suspensión. Finalmente cedió el motor.

1922 y 1928 con la intención de copiar las dificultades que ofrece normalmente un circuito natural. Claro que la fantasía superó a la realidad, porque no hay en el mundo una pista natural que ofrezca las dificultades que se encuentran sobre el Nürburgring: subidas y bajadas; curvas rápidas junto a sinuosos trazados de montaña, rectas, desniveles, etc.: un verdadero circuito para manejar y para romper automóviles.

La Ford no parece muy interesada en intervenir en competencias donde haya muchas curvas y mucho menos en un circuito como el de Nürburgring, donde no entreveían muchas chances. Don Enzo Ferrari contribuyó con "un Ferrari P3 simbólico que representa el alma de la empresa cuando hay un interés por dejar las competencias debido a las dificultades económicas" y varias Dino de dos litros. Chaparral presentó solamente el automóvil ganador, mientras que los Porsches fueron al asalto de la carrera local.

Más de sesenta conductores corrieron sobre los automóviles colocados a 45° frente a los pilotos. El buen tiempo de una mañana de verano alentó a Scarfiotti, quien fue el primero en introducirse en su automóvil tomando la delantera de la competencia, seguido de Surtees. La gran lucha entre el binomio ganador del año anterior finalizó en la famosa curva del Karussel, al pasar el inglés adelante. Al finalizar la primera de las cuarenta y cuatro vueltas Surtees mantenía la delantera, seguido de Scarfiotti, Phil Hill, Jochen Rindt (con el Porsche Prototipo de ocho cilindros) y Pedro Rodríguez (con una Dino similar a la de Scarfiotti). La séptima ronda fue crucial para el Ferrari de Surtees: problemas en la suspensión lo obligaron a detenerse en los boxes. Entonces comenzó la marcha triunfal del Chaparral que nunca más abandonaría la delantera. Cuatro detenciones más tuvo Surtees. En la vuelta 27 estaba dos rondas atrás del Chaparral. En ese momento, el volante alemán Fritz Juettner fue despedido de su Abarth-Fiat cuando hizo un trompo, mientras que el Ford de Innes Ireland no pudo evitar embestirlo, viéndose obligado a desertar. Juettner sufrió golpes en la cabeza, y ya en el hospital los médicos declararon que estaba fuera de peligro. A mitad de la competencia (22 vueltas) el Chaparral se mantenía en la delantera con tres minutos de ventaja sobre los Dino de Scarfiotti/Bandini y Rodríguez/Ginther; cuarto iba el Porsche de seis cilindros de nuestros conocidos Hans Herrmann y Dieter Glemser, seguido de otro Dino conducido por Richard Attwood y David Piper. El puntero estaba girando a una velocidad promedio de 152 kilómetros por hora.

A partir de la vuelta 37 las cosas se complicaron para los pilotos: un fuerte viento y un chaparrón azotaban el circuito. En la última hora de la prueba Mike Parkes retomó el mando del P3 que había obtenido el record de vuelta en manos de Surtees. No alcanzó a dar una vuelta cuando debió abandonar con fallas en el motor; de esa manera la competencia perdió a su participante más veloz que hizo historia con su tiempo de clasificación al recorrer los 22.810 metros en 8m 31s 9, a un promedio de 154,6 km/h, ¡sólo siete segundos más que Jim Clark en su Lotus de Fórmula Uno!

La carrera finalizó con el triunfo del Chaparral, seguido por dos Dino y un Ford GT 40 conducido por Attwood-Bondurant. El ganador empleó cinco minutos más que Scarfiotti y Surtees cuando lograron el cuarto triunfo consecutivo para Ferrari el año pasado. También tuvieron destacada actuación los franceses Guy Ligier y Jo Schlesser con un Ford G 40 y el belga Lucien Bianchi y el alemán Herbert Schultze con un Alfa Romeo Giulia TZ2.

De esta manera Phil Hill, el otrora ganador habitual de este tipo de competencias, logró reencontrarse con la victoria conduciendo un automóvil construido en su propio país.



MIL KILOMETROS DE NURBUGRING

Pos.	Marca	Clase	Conductores	Promedio	Tiempo	Vueltas
1º	Chaparral-Chevrolet	SP-II	P. Hill/Bonnier	143,6	6h 58m 47s 6	44
2º	Dino Ferrari	SP-I	Scarfiotti/Bandini	143,5	6h 59m 29s 2	44
3º	Dino Ferrari	SP-I	Rodriguez/Ginther	143,4	7h 00m 02s 4	44
4º	Porsche Carrera 6	SP-II	Bondurant/Hawkins	141,0	7h 06m 32s 8	44
5º	Ford GT-40	S-III	Ligier/Schlesser			43
6º	Ford GT-40	S-III	Sutcliffe/Taylor			43

RECORD DE VUELTA: John Surtees, con Ferrari P3, a 158,8 km/h de promedio.

GANADORES DE CLASES: SP-II Chaparral-Chevrolet (P. Hill/Bonnier); SP-I: Dino Ferrari (Scarfiotti/Bandini); SP-I hasta 1600 cm³: Porsche (Joest/Dorner); SP-I hasta 1300 cm³: Fiat-Abarth (Abelsy/Bieter); S-III: Ford GT-40 (Ligier/Schlesser); S-II: Porsche (Van Lennet/Van Lennet); S-II hasta 1600 cm³: Alfa Romeo (L. Bianchi/ Schultze).

CAMPEONATOS INTERNACIONALES

TROFEO "VITESSE ET ENDURANCE" (SPORT Y SPORT PROTOTIPOS SIN LIMITE)

1º	Ford	20
2º	Porsche	18
3º	Dino Ferrari	12
4º	Alfa Romeo	5
4º	Ferrari	5
6º	Alpine-Renault	3

TROFEO INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES SPORT PROTOTIPOS

CLASE I (HASTA 2000 CM³)

1º	Dino Ferrari	41
2º	Porsche	34
3º	Austin Healey	22
4º	ASA	4

CLASE II (MAS DE 2000 CM³)

1º	Ferrari	34
2º	Ford	27
3º	Chaparral	10

CAMPEONATO INTERNACIONAL DE MARCAS (AUTOMOVILES SPORT)

CLASE I (HASTA 1300 CM³)

1º	Alpine-Renault	10
2º	Elva-Courier	5
3º	Matra-Renault	4

CLASE II (1301 A 2000 CM³)

1º	Porsche	50
2º	Alfa Romeo	29

CLASE III (MAS DE 2000 CM³)

1º	Ford	47
2º	Ferrari	28
3º	Cobra	7

QUE OPINA EL TC

Con esta cuarta nota proseguimos nuestra encuesta entre corredores de Turismo Carretera. Ahora le toca el turno a Roux, Pourciel, Pablo Facchini, Favuto, Nomdedeux y Schenone

4ª NOTA

Reunidos en la Asociación de Corredores Turismo Carretera, vemos a algunos de nuestros entrevistados de hoy: 1, Angel Nomdedeu. 2, Juan Favuto. 3, Rubén Roux. 4, Enrique Pourciel. 5, Pablo Facchini.

Aquí Schenone conversa con el flaco Revoredo, autor y alma mater de esta infinita encuesta de TC.

CLAVE DE PREGUNTAS

1 ¿Es partidario de dejar libertad en el diseño de carrocería, chasis y suspensión?

2 ¿Es partidario de llevar el máximo de cilindrada permitido en TC a 3000 centímetros cúbicos?

3 Dentro de la categoría TC ¿prefiere la ruta o la pista?

4 ¿Cuál es su marca preferida?

5 Si fuera necesario ¿cambiaría de marca?

6 ¿Le gustaría correr en otras categorías?

ROUX (45 años):

1) Esencialmente no. Estamos en eso con la Deportiva. Se va a dejar el parabrisas envolvente, dimensiones mínimas, trompa y cola libre. El chasis y la suspensión están prácticamente libres. Las suspensiones, siendo de series, se podrán cambiar de una marca a otra.
2) Los reglamentos no se pueden cambiar todos los años. Sería lindo porque resultaría más económico. Con el tiempo habrá que bajar la cilindrada.
3) La pista. Podría ser que corra en Rafaela.
4) Chevrolet.
5) Me lo han propuesto. Si fuera beneficioso sí, pero mientras tanto el Chevrolet.
6) Sí, especialmente volver a la pista.

ENRIQUE POURCIEL (44 años):

1) Sí, especialmente mejorar la penetración. La suspensión debería ser libre. El chasis no.
2) No. Invertimos mucho dinero.
3) TC en todas las condiciones. Pistas, circuitos, tierra. La montaña es linda para correr.
4) Ford.
5) Sí, si es necesario.
6) Me agradaría, especialmente en las pistas tanto en fórmulas internacionales como en Mecánica Nacional.

JUAN FAVUTO (35 años):

1) No. La suspensión sí.
2) No.
3) Soy rutero y si es mixta mejor. Prefiero la montaña, donde me defiendo.
4) Ford.
5) No creo.
6) Sí, pero con buenas máquinas.

ANGEL NOMDEDEU (38 años):

1) Se deben hacer algunas modificaciones.
2) No.
3) La ruta.
4) Ford.
5) Sí.
6) No, me gusta el TC, aunque también me gusta todo lo que sea automovilismo.

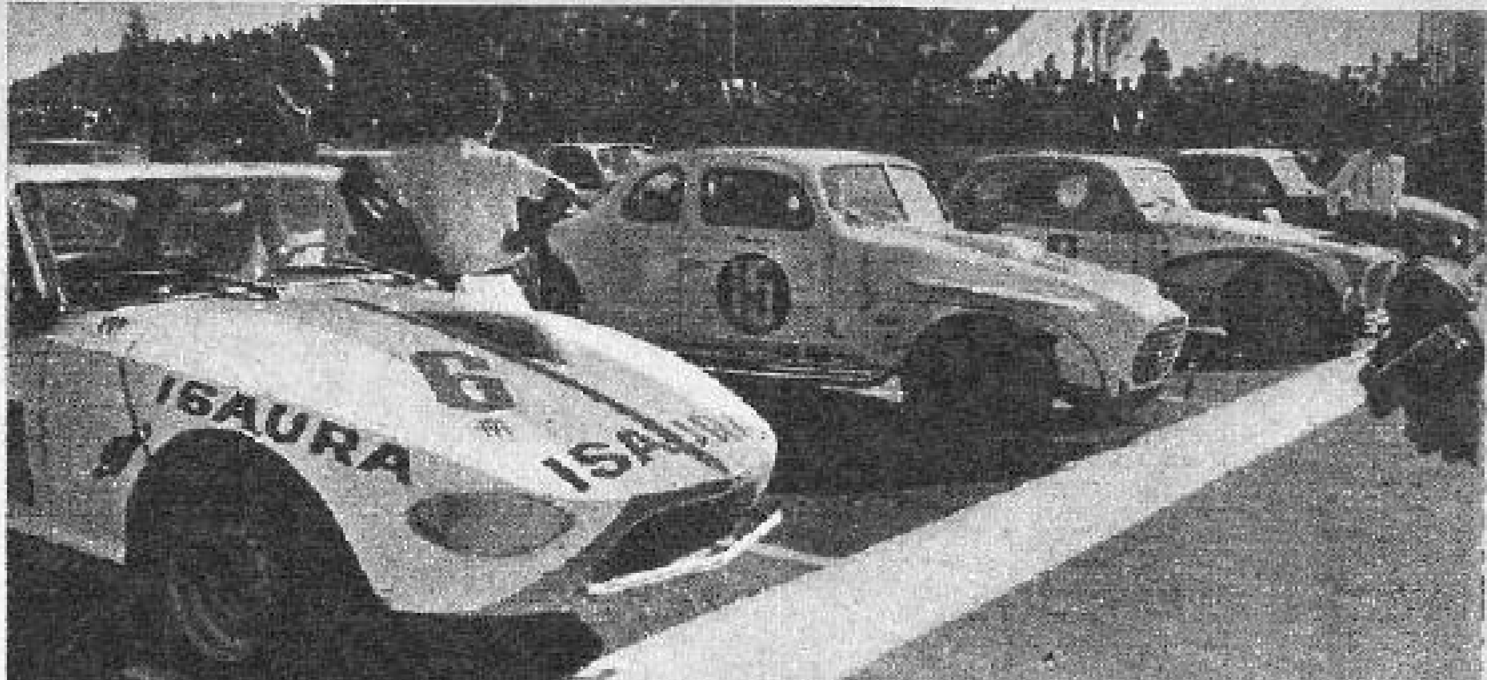
SCHENONE (31 años):

1) Sí.
2) No.
3) La pista, aunque igual me gusta la carretera.
4) Chevrolet.
5) Sí.
6) Sí.

PABLO FACCHINI (43 años):

1) Salvo las lógicas restricciones, por ejemplo medidas externas e internas. Libertad total no.
2) No.
3) Todo lo que sea TC. Me gusta la montaña, el barro, el circuito, la niebla, etc.
4) Ford.
5) Sí.
6) Sí, en cualquier categoría.





BALANCE 1966

por PEDRO ANIBAL REVOREDO

Domingo a la mañana. La caravana lleva el calor que su larga fila genera. Los automóviles se ubican en la banquina. Los vendedores de chorizos dan el tono de fiesta con el olor que despiden sus achuras. La multitud se cobija con mantas a la espera de la largada.

La escena se repite todos los domingos. El próximo le toca a Salto, luego Bahía Blanca y seguirá la ronda. Antes fue Firmat, Lobos, Colón, el Autódromo, San Francisco, Necochea, Río Cuarto, General Pico, Carlos Paz, dos veces más el Autódromo, Venado Tuerto y Mendoza. El rito se ha convertido en tradición.

Los cronómetro se detienen. La bandera a cuadros cesa su ritmo agitado. Las planillas confirman al ganador. Este año el proceso se ha repetido trece veces. Doce hombres del TC han visto coronado sus esfuerzos con la victoria (solo Emiliozzi repitió triunfos en Firmat y Colón). Durante el año pasado otros doce corredores ganaron carreras, pero en el total de la temporada que se integró con 34 competencias.

Ya van dos domingos sin carreras. No se oye el ronronear de los motores. Dentro de esta calma vamos a un balance de lo ocurrido en el año. Las cifras están a la vista, los números se han convertido en terrible verdad. La variedad de los ganadores no le va en menos a la variedad de los motores y carrocerías en uso. El motor F-100 resultó el más exitoso con cuatro victorias, mientras que el Chevrolet de siete bancadas también se llevó las palmas en cuatro competencias, dos en ruta y dos en el Autódromo de Buenos Aires. El Falcon venció en Carlos Paz y en Mendoza. El Chevrolet Apache de cuabancadas se impuso en Río Cuarto y Venado Tuerto, mientras que Di Palma, después de una ardua discusión, coronó la única victoria Valiant con su buena actuación en la competencia del Buenos Aires Moto Club, tras la descalificación de Jorge Cupeiro.

El simple análisis estadístico no deja entrever la carrera de la potencia entablada al margen de las competencias. El F-100 se ha consagrado definitivamente como el motor más rendidor. Sin embargo, es un Chevrolet Super el motor más potente en actividad. Emiliozzi, Casá, Galbato "Bamse", Menditeguy y el automóvil bahiense de Conti-Matías de la Torre son los más potentes. Pocos siete bancadas se han mostrado a la altura del Ford: los dos preparados por los hermanos Bellavigna, el poco resistente de Ríos (disputó las seis primeras competencias del año y luego se tomó un receso para salir con todo y bien) y ahora Calamante y Bordeu. Por el lado del Valiant no hay mucha cantidad, pero sobra en calidad: Formisano, Ciani, Gimeno, Di Palma, "Rueda Libre". El hecho notable es que todos estos buscan la consagración y las victorias con una marca diferente a las que ya tienen los dueños que "ganan las carreras en los talleres" (Emiliozzi, Bellavigna). En cuanto al Rambler todo es silencio por ahora pero muy pronto habrá novedades y podremos entreverar posibilidades. Los Chevrolet Apache y los Ford 59 AB no pueden llevar el ritmo de los de adelante y van tocando sus últimos sonidos. El equipo Ford Falcon se ha puesto serio. Con la reorganización de la estructura institucional, cualquier automóvil del equipo puede constituirse en un serio candidato para el triunfo. Sus actuaciones en el Autódromo, el tercer puesto en General Pico y las victorias de Carlos Paz y Mendoza lo confirman. Muy pronto tendremos tres automóviles en todas las competencias con Viale del Carril, de Alzaga y Estéfano detrás de los volantes, formando un trío de excepción que puede competir en calidad con cualquier otra combinación. Muchos Falcon -F100 están esperando su visto bueno para abandonar los talleres y lanzarse a las rutas. La cosa se está poniendo linda.

Este año vimos varias cositas raras, pero con éxito: la solución "cajón" de Ricardo Peduzzi que se burla de la aerodinámica con su buena artesanía mecánica; la eficiente combinación Renault-Berta-Copello; el Volvo del lírico Urruti y los no menos líricos Peugeot de Santamarina y "Postman", que prepararon Forrest Greene y Alberto Gómez.

Entre los conductores tuvimos varios que pasaron al sitial privilegiado de los ganadores: Tarducci, Galbato, Ricardo Peduzzi, "Sandokán", Malnatti y Estéfano. Pero, sin duda, la mayor emoción "no ganadora" la tuvo Carlos Walter Loeffel con su victoria en el Autódromo Prohibido.

RESUMEN AL DIA

LOS CORREDORES

Total de encuestados hasta el momento: 26.

Encuestados: Emiliozzi, Loeffel, Marincovich, "Bamse", Serra Lima, Di Palma, Tirabasso, Galbato, Ricardo Peduzzi, Gimeno, Pascuali, Villegas, Mario Tarducci, Angel T. Rienzi, de Alzaga, Juan Manuel y Teófilo Bordeu, Casá, Juan Carlos Perkins, Sauze, Roux, Favuto, Nomdedeu, Schanone, Enrique Pourciel y Pablo Facchini.

Promedio de edad: 37.

Promedio de años de actividad automovilística: 9.

Solteros: 8; casados con cinco hijos: 1; con cuatro: 1; con tres: 2; con dos: 5; con uno: 7; casados sin hijos: 2.

Opiniones de la familia con respecto a sus actividades automovilísticas: 19 están conformes, en cinco las opiniones están divididas y a dos no les agrada.

Actividad remunerativa de los corredores: Taller mecánico 7, Hacienda 6, Empresa de Transportes 3, Concesionario 3, Compra-venta de automóviles 3, Accesorios 1, Gomería 1, Fábrica de balanceadoras electrónicas 1, Comercio, 1.

Deportes que practican: Aviación 5, Natación 5, Pelota a paleta 5, Fútbol 5, Ciclismo 4, Caza 3, Polo 3, Hipismo 3, Motonáutica 2, Esquí acuático 2, Atletismo 2, Remo 1, Rugby 1, Tiro 1, Pato 1, Tenis 1, Boxeo 1, Básquet 1, Ajedrez 1.

Deportes a los cuales son aficionados: Fútbol 10, Polo 4, Ciclismo 4, Boxeo 4, Rugby 1, Turf 1, Pato 1, Atletismo 1, Tenis 1.

Diarios más leídos: La Razón 11, La Nación 8, Clarín 5, Crónica 2, La Prensa 1.

Revistas más leídas: Panorama 6, Primera Plana 4, Goles 3, Visión 1, Extra 1, Atlántida 1.

Leen libros: Juan Manuel Bordeu, Juan Carlos Perkins y Carlos Marincovich.

EL TC

1) Está por dejar libertad de diseño en las carrocerías: 9. Están por dejar libertad de diseño en las carrocerías, pero con algunas limitaciones: 14. Prefieren no innovar el reglamento: 3.
2) Desean libertad en el diseño de chasis y suspensiones: 15. Desean libertad en el diseño de chasis y suspensiones, pero con alguna limitación: 11.
3) Prefieren mantener la cilindrada tope en cuatro litros: 16. Prefieren llevarla a 3.500 cc: 1. Prefieren llevara a 3.000 cc: 7. Les es indiferente: 2.
4) Prefieren la ruta: 8. Prefieren la pista: 5. Les agrada ambas: 13.
5) Les gustaría correr en otras categorías: 23. Solamente quieren correr en TC: 3.
6) Son hinchas de Ford: 15. Son hinchas de Chevrolet: 7. Hinchas de otras marcas: Mercedes Benz 1, Alfa Romeo 1, les es indiferente: 2.
7) Cambiarían de marca si fuese necesario: 17. Cambiarían de marca, pero no en TC: 2. No cambiarían de marca: 7.
8) El mayor costo que les ocasiona la actividad automovilística: el automóvil 7, repuestos 7, gomas 5, hoteles y estadía 3, motor 1, freno 1 y 2 aseguran ganar plata con el automovilismo (Alzaga y Loeffel).
9) Opinan que la propaganda ayuda a solventar gran parte de los gastos: 17. Opinan que la propaganda Sólo ayuda en parte: 7. Opinan que la propaganda no ayuda: 2.
10) Opinan que los premios distribuidos en la generalidad de las competencias de TC son muy escasos: 15. Solamente algunas carreras otorgan buenos premios: 7. Están conformes: 4.

LOS MOTORES

Establecimos un puntaje para la clasificación de los automóviles en las competencias de TC, según el motor que utilizan. Aplicando el puntaje 9-6-3-1 ó 3-2-1-0-5, según el caso de ser competencia de ruta o pista, le otorgamos el puntaje al automóvil mejor clasificado con los distintos motores que participan, sin alterar la clasificación obtenida en la competencia. Para analizar separadamente las competencias de ruta o pista hemos hecho dos cuadros de los puntos obtenidos en las competencias según su tipo de circuitos.

GENERAL		RUTA		PISTA	
1º Ford F-100	54	1º Ford F-100	54	1º Chev. Super	8
2º Chev. Apache	27,5	2º Chev. Apache	21	2º Chev. Apache	6,5
3º Chev. Super	27	3º Chev. Super	19	3º Valiant Slant Six	5
4º Ford Falcon	15	4º Ford Falcon	12	4º Ford Falcon	3
4º Valiant Slant Six	15	5º Valiant Slant Six	10	5º Volvo	1
6º Volvo	1			5º Ford F-100	1
6º Ford 59 AB	1				

→

QUE OPINA EL TC

LOS QUE GANAN

La Fórmula B de Turismo Carretera fue modificada por la Asamblea de la CDA en la reunión de julio de 1964 y comenzó a regir el 1º de enero de 1965. La Fórmula B había entrado en vigencia el 1º de enero de 1956 y feneció el 31 de diciembre de 1964. Durante ese lapso se disputaron 142 competencias. En 1965 se desarrollaron 34, mientras que hasta ahora, en 1966, se han corrido 13 carreras. He aquí los ganadores de las 189 competencias:

Emiliozzi, Dante	38
Gálvez, Juan	21
Gálvez, Oscar A.	14
Cupeiro, Jorge	11
Ciani, Marcos	10
Loeffel, Carlos W.	6
Bordeau, Juan Manuel	6
Pairetti, Carlos A.	6
Ríos, Armando J.	6
Casá, Eduardo	5
De Alzaga, Rodolfo	5
Di Palma, Luis R.	4
Logulo, Alberto	4
Menditeguy, Carlos A.	4
Rienzi, Angel T.	4
Saigós, Santiago L.	4
Cabalén, Oscar	3
Navone, Juan Carlos	3
Devoto, Julio	2
Facchini, Juan O.	2
Meunier, Angel R.	2
Risatti, Jesús R.	2

Una sola carrera ganada: Antonio Bertolotto, Raimundo Caparrós, Oscar Cordonnier, Nasif Estéfano, Jorge Farabollini, Carmelo Galbato, Roberto Gálvez, Sergio García Uriburu, Hugo A. Gimeno, Miguel Jantus, César H. Malnatti, Carlos Marincovich, Néstor Marincovich, Félix A. Peduzzi, Ricardo Peduzzi, Jorge A. Pena, Juan C. Perna, Fernando Piersanti, Norberto Polinori, Eduardo Rabbione, Rubén Roux, Adolfo Sogoló, Mario Tarducci, Vicente Tirabasso y Dante Trotta.

LOS QUE LLEGARON

Estos son los 25 corredores que se inscribieron por lo menos en 5 de las 13 carreras disputadas hasta el momento. Se corrieron 8 en ruta (Firmat, Lobos, Colón, San Francisco, Necochea, General Pico, Carlos Paz y Venado Tuerto) y 5 en pista (Buenos Aires Moto Club, Río Cuarto, Vicente López Automóvil Club, Club Alumni Ensenadense y Mendoza). La tabla muestra el resumen de la actuación de los corredores y el porcentaje de llegadas sobre carreras largadas.

Conductor	*Marca*	*I.*	*G.*	*St.*	*Cs.*	*Oc.*	*Ab.*	*Nl.*	*%*
Casá, Eduardo	Ford F-100	6	1	3	1	—	—	1	100
Malnatti, César H.	Chevrolet Apache	6	1	2	2	—	—	1	100
Peduzzi, Ricardo	Chevrolet Apache	5	1	2	1	1	—	—	100
Salto, Carlos Luis	Ford 59 AB	5	—	—	3	2	—	—	100
Dana, Humberto	Ford F-100	5	—	—	2	1	1	1	75
Rodríguez, Raúl Oscar	Chevrolet Apache	7	—	2	1	2	2	—	71
Emiliozzi, Dante	Ford F-100	7	2	1	—	1	2	1	66
Gimeno, Hugo A.	De Soto-Valiant	12	—	2	4	—	2	3	66
Villegas, Adrián A.	Ford 59 AB	6	—	—	1	3	2	—	66
Menditeguy, Carlos	Ford F-100	7	—	2	1	—	2	2	60
Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	6	—	1	2	—	2	1	60
Di Palma, Luis R.	Chevrolet-Valiant	11	1	2	1	1	5	1	50
"Sandokán"	Chevy II-Súper	5	1	1	—	—	2	1	50
González, Santiago J.	Ford F-100	6	—	—	1	2	3	—	50
Cordonnier, Oscar	Chevrolet Apache	7	—	—	2	1	4	—	43
Conejero, Vicente	Chevrolet Apache	6	—	—	—	2	3	1	40
Galbato, Carmelo	Ford F-100	11	1	1	—	1	7	1	30
Tarducci, Mario	Chevrolet Súper	8	1	—	1	—	6	—	25
"Rueda Libre"	Valiant III	6	—	—	1	—	3	2	25
Bonifacio, Nicolás	Chevrolet Apache	5	—	—	—	1	4	—	20
Nagel, Nicolás	Chevrolet Apache	5	—	—	—	1	4	—	20
"Bamse"	Ford F-100	8	—	—	—	—	5	3	0
Ríos, Armando J.	Chevrolet Súper	6	—	—	—	—	4	2	0
Bertolotto, Antonio	Ford F-100	5	—	—	—	—	3	2	0
Sposetti, Oscar	Ford 59 AB	5	—	—	—	—	2	3	0

ACLARACIONES: I, inscropciones; G, competencias ganadas; ST, segundos y terceros puestos obtenidos; GS, Cuartos, quintos y sextos puestos; OC, otras clasificaciones obtenidas; Ab, abandonos; NL, competencias que no largó; %, porcentaje de llegadas en relación a las largadas.

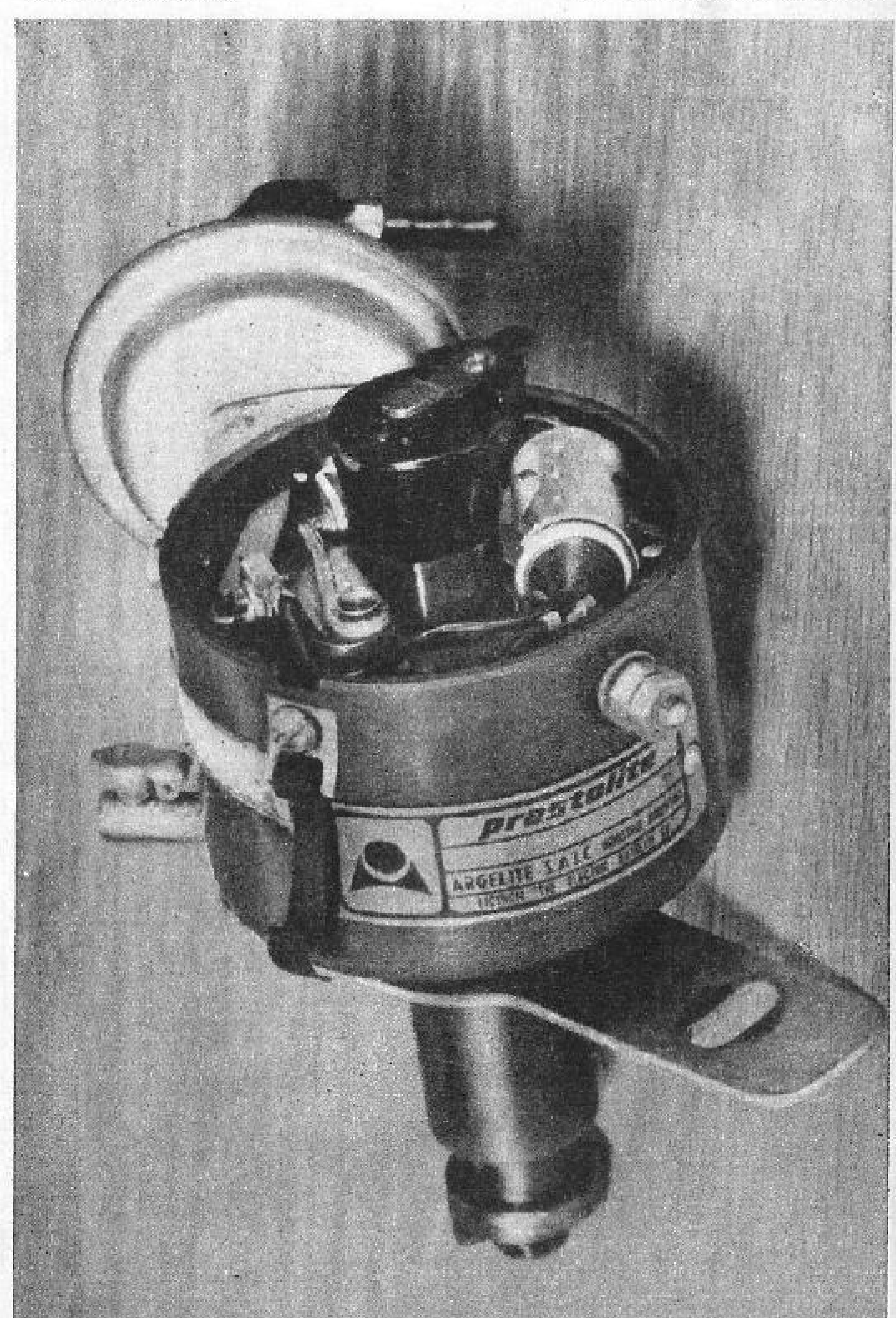
RANKING DE PARTIDA

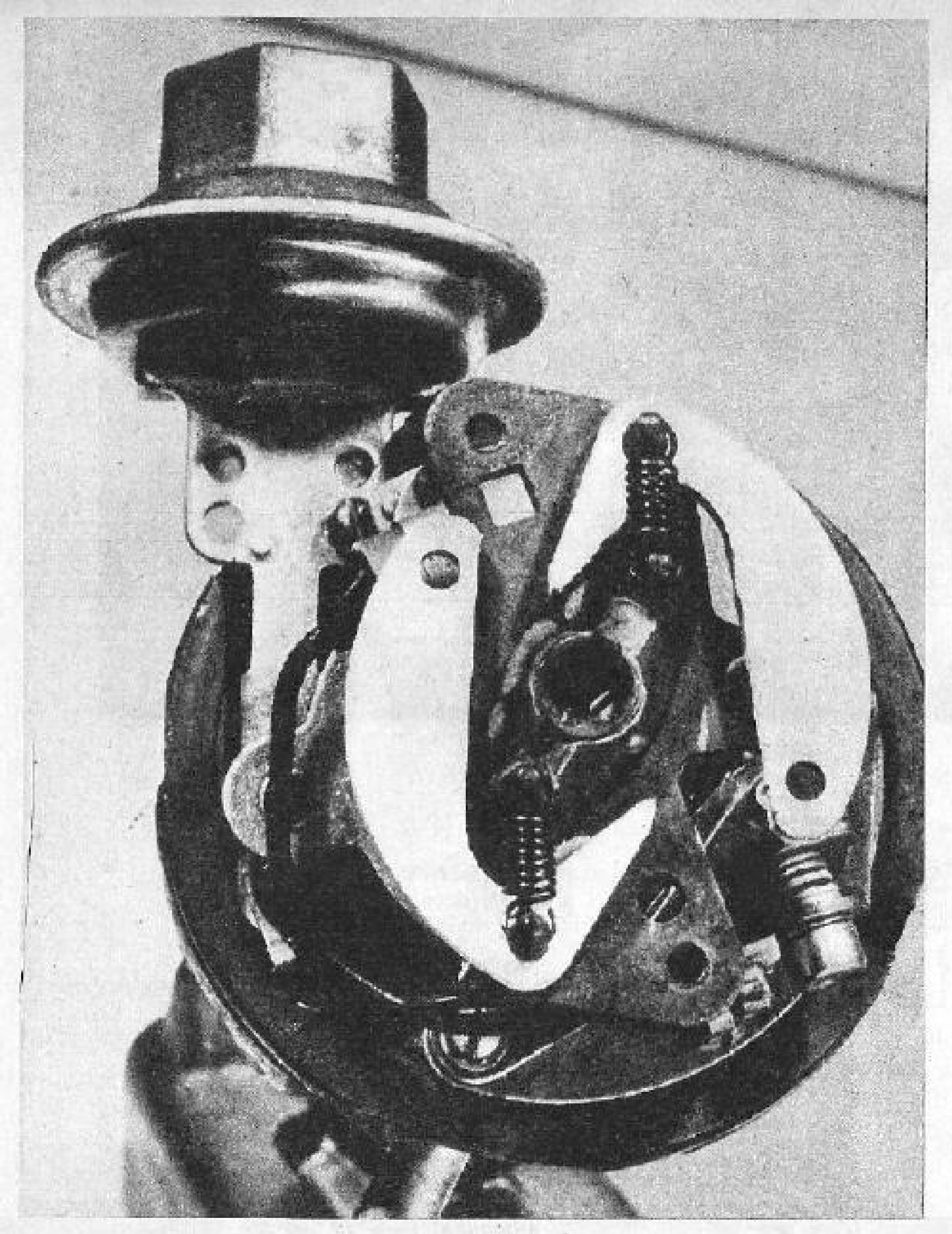
1º	Emiliozzi, Dante	133,6	16º	Malnatti, César H.	29,1
2º	Cupeiro, Jorge	128,4	18º	Ríos, Armando J.	28,7
3º	Casá, Eduardo	109	17º	Polinori, Norberto	28,9
4º	Loeffel, Carlos W.	87,9	19º	Roux, Rubén	27,6
5º	Rienzi, Angel T.	79	20º	Tarducci, Mario	27,5
6º	Cordonnier, Oscar	56,5	21º	Bordou, Juan M.	22,3
7º	de Alzaga, Rodolfo	49,8	22º	Menditeguy, Carlos	22
8º	Gimeno, Hugo A.	42,9	23º	Rodríguez, Raúl O.	21,3
9º	Pairetti, Carlos A.	41,5	24º	Cotter, Raúl	20,2
10º	Rodríguez, Erverto	34,8	25º	Gougy, Raúl	17,7
11º	Galbato, Carmelo	34,3	26º	Rabbione, Eduardo	17,5
12º	Di Palma, Luis R.	33,8	27º	Rey, Héctor	15,7
13º	Chabert, Raúl	32,6	28º	Estéfano, Nasif	14,4
14º	Ciani, Marcos	30	29º	Bertolotto, Antonio	14,2
15º	Manzano, José	29,5	30º	Marincovich, Carlos	13,7

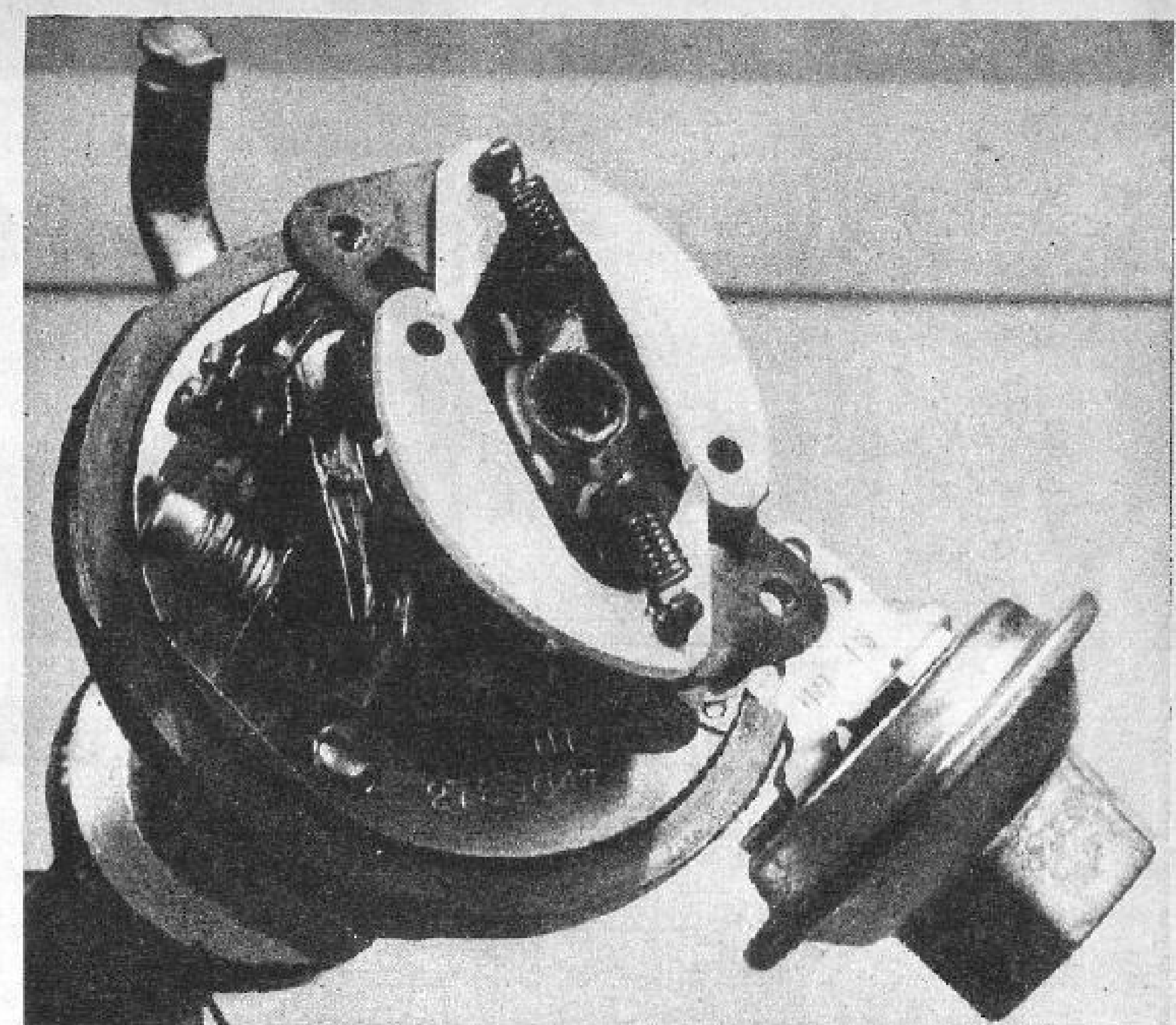
EL MOTOR 6) ENCENDIDO

Distribuidor sin su tapa, se ve el rotor y bajo él la leva del ruptor, debajo de la placa portacontactos está el mecanismo de avance centrífugo.

Por GUILLERMO MARTIRE







En esta foto, los pesos del centrífugo están en su posición de máximo avance, en esta situación se mide la deflexión, lo que sirve de base para calcular la profundidad del escalón a practicarles para aumentar el anticipo máximo. Después se compensará el peso quitado con aporte de material.

Distribuidor Delco, el mecanismo de avance está sobre la placa portacontactos. Los pesos del centrífugo están en su posición de reposo (sin avance).

Cuando hablamos de la puesta a punto del sistema de encendido (CORSA N 2) dijimos que en muchos casos una alimentación y una carburación perfecta —mezcla adecuadadamente dosificada y distribuida— no logra el efecto deseado si no es "encendida" en el momento preciso y de la mejor manera.

Es fácil comprender que cuando el motor ha sido modificado para rendir prestaciones más elevadas, tanto más problemas se presentarán para "encender" mezclas cada vez más comprimidas (mayor resistencia eléctrica en el interior de los cilindros) y cada vez más rápido.

El problema de adaptar el sistema de encendido para fines "corsas" es más delicado de lo que en general se piensa, y no reside simplemente en el cambio de bujías sino que va más allá, desde los muchas veces descuidados cables conductores hasta el equitativo distribuidor.

Los cables conductores se dimensionan para que cumplan con su cometido de dejar pasar la corriente eléctrica basándose en la conocida ley de Ohm (Resistencia = Tensión ÷ Intensidad). En consecuencia si la tensión del sistema eléctrico del coche es de 6 voltios los conductores reberán tener una resistencia igual a la mitad de uno de 12 voltios, por ello la sección de esos cables será del doble y viceversa.

En la actualidad casi todos los coches emplean sistemas de 12 voltios, en consecuencia sus conductores (los del circuito primario) son dimensionados para esta tensión, no solamente desde el punto de vista de su resistencia eléctrica (sección) sino también de su aislación. Esta última, cuando los cables son nuevos, generalmente no ofrecen problemas para el preparador, pero la sección puede quedar "corta" cuando se introducen modificaciones en el sistema de encendido (ya que para coches standard se calculan con criterio económico). Cuando se reemplaza la bobina por otra más potente o cuando se instala un sistema transistorizado es conveniente cambiar el cable que va desde la batería al interruptor de encendido, y desde éste al borne correspondiente de la bobina, por uno cuya sección no sea inferior a los 2 milímetros, del mismo modo es siempre conveniente independizar el interruptor principal del de encendido, mediante la adopción de uno separado (suficientemente robusto —10 amperes—).

Para terminar con el tópico conductores, es muy importante vigilar los del circuito de alta tensión, ya que por el elevado voltaje que deben soportar (20/25.000 voltios) deben tener su aislación en perfectísimo estado para evitar pérdidas.

EL DISTRIBUIDOR

A alta velocidad de rotación del motor, cuando se necesita disponer de una "reserva" de voltaje para el funcionamiento adecuado, se hace imprescindible introducir ciertas modificaciones en el distribuidor. En general a altos regímenes (con distribuidores "standard") se producen fallas en el encendido, debidas al movimiento demasiado tranquilo de los contactos del ruptor —apertura y cierre— en tal caso la medida a adoptar es modificar la forma de la leva del ruptor y a robustecer la lámina de acero (resorte) del contacto móvil del mismo. En el primer caso es usual reemplazar la leva por otra cuya forma sea más abrupta, es decir, que los cantos tengan más filo, de manera tal que en su trayectoria obliguen al contacto móvil a abrirse y a cerrarse —con ayuda del resorte más duro— más bruscamente, induciendo de este modo en el secundario de la bobina un "impulso" más vigoroso. A veces resulta conveniente reducir algo la luz entre contactos (no mucho, para no aumentar la duració del arco eléctrico que a la postre debilita la chispa).

Aquí también entra en juego la importancia del condensador el que debe tener la capacidad apropiada (del orden de 0,15 a 0,25 microfaradios) no debiéndose confiar en la capacidad nominal sino medirla haciéndola comparar con condensadores patrón.

Una parte importante del papel que juega el distribuidor, es su función de anticipar el encendido. Generalmente el avance más conveniente es el que permite que la combustión finalice unos 10° después del PMS, pero este avance varía según varíe el tiempo que tarda en efectuarse la combustión de la mezcla (que depende de las rpm del motor, de la riqueza de la mezcla, y de la forma de la cámara de combustión). Los avances entonces son progresivos y llegan hasta el régimen de cupla motriz máxima manteniéndose desde allí constante.

En los motores "standard" existen tres tipos de anticipo: el inicial o fijo, el centrífugo y el de vacío. Este último se puede suprimir, ya que su razón fundamental es la de proporcionar economía de combustible, y desde el momento en que el motor se modifica aumentándole el índice de compresión y el rendimiento volumétrico, es usual tener que disminuir el anticipo inicial para evitar el pistoneo a regímenes bajos (la disminución suele llegar hasta los 5°). Para disminuir este anticipo se procede sencillamente a girar el distribuidor en sentido contrario al de la rotación de su rotor, previamente habiendo aflojado sus bulones de fijación.

EL ANTICIPO CENTRIFUGO

A medida que aumenta el régimen de rotación del motor —como hemos visto— debe aumentar el anticipo del encendido, para obtener el máximo trabajo útil que pueda generar el ciclo. La curva de este aumento es generalmente una recta (valga la paradoja) es decir aumenta linealmente con el incremento de las rpm del motor, a partir de unas 1000 vueltas y hasta que este régimen alcanza el de cupla motriz máxima (en general unas 4000 rpm), como dijimos que había que reducir el anticipo fijo, puede resultar conveniente aumentar el valor del anticipo centrífugo. Este mecanismo está compuesto por dos pequeños pesos (no moneda nacional) articulados de tal manera —pivotantes— que por efecto del aumento de velocidad angular del eje del distribuidor (que gira lógicamente a mitad de velocidad que el cigüeñal) tienden a desplazarse hacia afuera venciendo la resistencia de sus correspondientes resortes de "fijación" y produciendo de esa manera el desplazamiento de la leva respecto del árbol-eje del distribuidor (son coaxiles pero no solidarios). Generalmente el desfasaje angular que proporciona el avance centrífugo es del orden de 15°.

Como hemos dicho el anticipo centrífugo máximo puede ser aumentado en unos 5° para compensar la disminución que se ha introducido al avance fijo.

Para llevar a cabo esta operación —muy delicada por ciento— se desarma el distribuidor para descubrir el mecanismo mencionado (algunos distribuidores lo traen arriba de la placa portacontactos y otros abajo). Hemos dicho que en general la variación del anticipo es lineal, ya que si no lo fuera la operación de la "modifica" sería mucho más complicada; nos referiremos en consecuencia al primer caso. Los pesos del sistema centrífugo se hacen pivotar hacia afuera, hasta que alcanzan su máximo registro, constatando el punto que alcanzan en esa deflexión. De esta manera se establece cuánto vale →

Leva de ruptor especial "Vegas" (industria argentina), sus bordes son más abrouptos para aumentar la velocidad de apertura y cierre de los contactos.

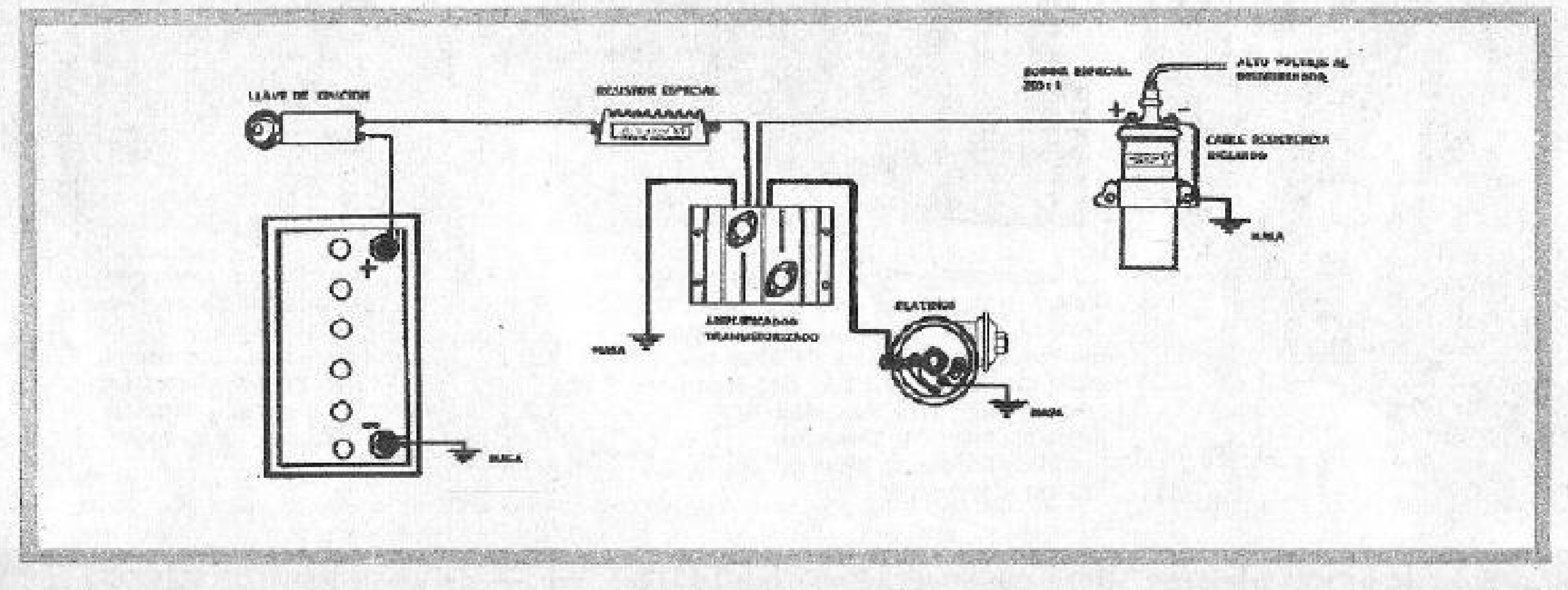


Diagrama de instalación del sistema transistorizado Alligator 2T-30 (industria argentina) para 12 voltios con negativo a masa.

la deflexión del peso (o de los pesos) para el máximo anticipo, como la variación es lineal se podrá establecer inmediatamente (regla de tres simple) cuánto se apartan los pesos por unidad angular de anticipo. P. ej. si los pesos se separan 6 mm (máximo) en el anticipo máximo de 30 °, cada milímetro de separación significará 5 ° de anticipo.

Para proceder a la modificación de la posición de "reposo" (sin avance) se pueden rebajar los puntos de apoyo de los pesos o practicar unos escalones en los mismos pesos de la profundidad necesaria, de tal manera de que la posición inicial cambie en la medida que hemos prefijado. Si el escalón practicado reduce sensiblemente el peso, puede influir sobre la "curva" de avance (variación de la fuerza centrífuga debido a la diferencia de peso) en consecuencia habrá que compensar esto con el aporte de material conveniente. En sentido contrario se debe proceder si se quiere tener un mayor anticipo inicial sin cambiar el anticipo total (limitando el desplazamiento de los pesos).

LAS BUJIAS

Cuando se modifica un motor para potencializarlo, aumentando su compresión mejorando su carburación, etc., todas las teorías referentes a bujías para el motor en su estado de pristina pureza cambian, hay que comenzar a experimentar, claro está que dentro de ciertas normas generales. Estas son: a) cuando la relación de compresión se aumenta, lo hace también la temperatura de la cámara de combustión debiéndose recurrir a bujías más frías. b) a mezclas más pobres (mayor temperatura de trabajo) bujías más frías, y, además, es preferible estar en la mezcla más apropiada que tratar de contrarrestar el aumento de temperatura con bujías más frías.

c) Si no se está seguro de la escala térmica de la bujía se debe comenzar probando las bujías más frías ascendiendo luego en la escala hacia las calientes (para prevenir el incómodo perforado de pistones).

d) Las relaciones de transmisión inciden —cuando son altas— en una sobrecarga para el motor, en consecuencia también se debe ir a bujías más frías.

e) Para competencias de corta duración se deberán elegir bujías no tan frías, ya que la temperatura que pueden alcanzar los electrodos no será tan alta comparada con la que puede alcanzar en una carrera de mayor duración.

EL ENCENDIDO A TRANSISTORES

Los sistemas de encendido tradicionales se han mantenido prácticamente sin variantes, respecto a su esquema de funcionamiento desde sus primeras aplicaciones, conservando en consecuencia —pese a las mejoras que se sucedieron— su "talón de Aquiles" que es el funcionamiento del ruptor, el que por sus características propias debe aguantar un trabajo nada saludable.

La intensidad que los atraviesa, puede llegar a valores de 5 amperios y además la contratensión del primario, cuando el circuito se abre, llega a los 250 o más voltios, lo cual hace que la potencia eléctrica que los atraviesa en ese momento (shock) es de más de 1200 vatios (1,2 kw).

En consecuencia esos contactos (platinos) sufren una gran erosión eléctrica que los va destruyendo y paralelamente disminuyendo la eficiencia de todo el sistema.

La aplicación de los transistores en el encendido de los motores se justifica porque estos elementos actúan como pequeñas válvulas con tiempos de reacción reducidísimos (del orden del millonésimo de segundo), en consecuencia si se hace que el ruptor interrumpa la corriente en el transistor —no en la bobina— y que el transistor controle a su vez la bobina, se reduce notablemente el pasaje de corriente entre los contactos del ruptor, de tal manera que ni siquiera se necesita la inclusión en el sistema, del condensador.

En un sistema transistorizado la bobina debe ser especial, es decir capaz de dar las máximas ventajas originadas por la presencia del transistor, y de dar una chispa más potente a altas velocidades. Algunos sistemas llevan dos transistores para repartir mejor el trabajo que éstos deben realizar y disminuir la eventualidad de fallas.

Los sistemas más comunes a transistores, llevan aparte de la bobina especial una resistencia adicional que tiene como objeto limitar la intensidad de la corriente que va al primario y al transistor o transistores (generalmente el valor de esta resistencia es menor de un ohm).

En la instalación de un sistema transistorizado debe tenerse muy en cuenta la polaridad de la batería —si tiene negativo a masa o viceversa— ya que un error en las conexiones puede inutilizar el sistema.

La caja de transistores y la resistencia se suelen colocar una muy cerca de la otra, y ya que los transistores son muy sensibles al calor, su instalación debe ser hecha en un lugar bien ventilado (muchas veces es conveniente colocarlos fuera del vano-motor).

La luz de bujías puede ser aumentada en un valor cercano a la décima de milímetro, ya que al poseer el sistema más reserva de voltaje se suelen encontrar mejores resultados con esta medida, del mismo modo la luz entre contactos del ruptor puede ser aumentada en un valor equivalente al mencionado.

Algunos técnicos aconsejan también (conviene experimentar) adelantar el avance del encendido unos 3 ° al instalar un sistema de transistores.

INDICE DE LAS NOTAS

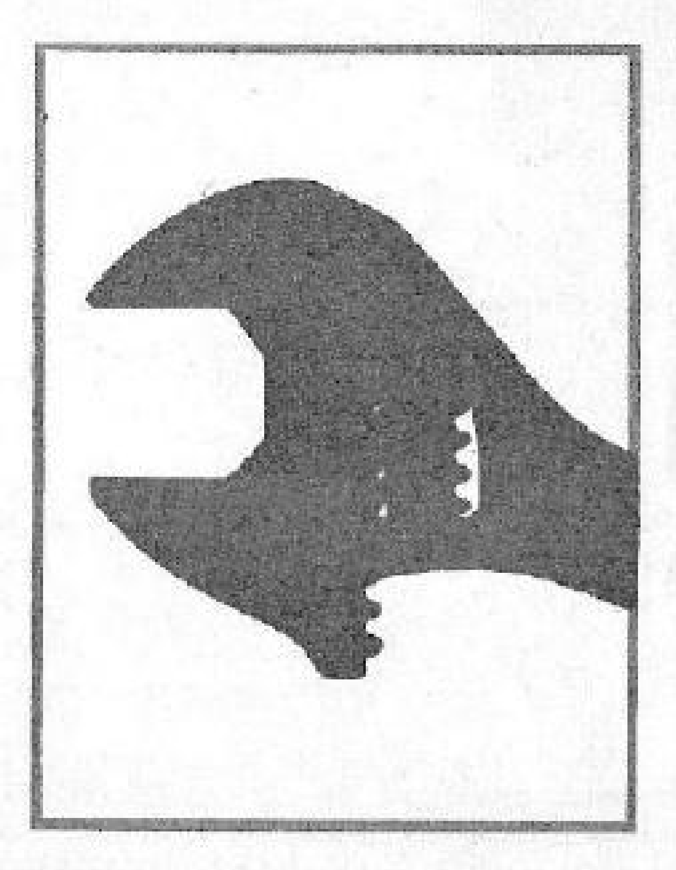
gran concurso

Parabrisas CORSA

UNA MOTOCICLETA

y 20 radios a transistores

Acierte el nombre de los corredores que lleguen primero y segundo en la competencia de TC a disputarse el 19 de junio en Bahía Blanca



Para participar en este concurso bastará con enviar un sobre cerrado a la revista Parabrisas CORSA, Av. Alem 884, Capital. En el reverso deberá escribirse con letra de imprenta los nombres de los corredores que a su juicio llegarán primero y segundo en la prueba de Turismo de Carretera que organiza el Bahía Blanca Automóvil Club para el domingo 19 de junio. Dentro del sobre el concursante deberá incluir una hoja de papel con los siguientes datos personales: nombre, domicilio, edad, profesión, estudios cursados. Los envíos se deberán realizar de tal manera que lleguen a destino antes del medio día del sábado 18 de junio. Pueden hacerse la cantidad de envíos que se desee, pero sólo se tomarán en cuenta aquellos que cumplan con los requisitos expuestos más arriba. Los empleados y familiares de la Editorial Abril, no podrán concursar.

LOS PREMIOS, SU DISTRIBUCION

Se establecieron como estímulo para este Concurso un PRIMER PREMIO, consistente en una motocicleta 0 km, marca **Mi Val**, de 160 cm^3, y veinte SEGUNDOS PREMIOS formados por otras tantas radios portátiles a transistores.

Estos premios se asignarán de la siguiente manera: el PRIMERO se sorteará entre todos aquellos que acierten con la respuesta correcta (nombres del primero y segundo en Bahía Blanca, 19 de junio). Entre ellos mismos —excluido el ganador de la moto—, se sorteará a su vez las 20 radios a transistores. En caso de existir una sola respuesta correcta, la motocicleta se le adjudicará directamente, y las radios se sortearán entre aquellos que hayan acertado solamente con el nombre del ganador de la prueba de Bahía Blanca. En caso de no haber ninguna respuesta correcta, se reservará el PRIMER PREMIO para un próximo concurso, mientras que las radios igualmente se sortearán entre los que acertaron sólo el nombre del ganador. De ser estos últimos menos de 20, las restantes radios se sortearán entre todas las cartas enviadas. Los resultados se publicarán en Parabrisas CORSA, una semana después de la carrera de Bahía Blanca.

REVISTA PARABRISAS CORSA - Av. Leandro N. Alem 884 - Capital Federal.

FOMENTO CALIENT



Entre trompos, derrapes y mucho coraje Raúl Carpinetti triunfó en la prueba de Zárate

Fotos de CARLOS ARCURI

Bohemia, ceniciento humilde y casi desconocida en gran parte del país. la categoría "Fomento Automovilista" despierta en el público mucho más interés del que reflejamos hasta ahora los periodistas al dedicarle apenas retacitos de papel. Los automóviles de sus habitués son viejos, es cierto. Hay incluso quién los encuentra irreales —sobre todo en 1966—, pero esa veteranía pintoresca, con la consiguiente falta de estabilidad, es la que finalmente da el espectáculo con derrapes, trompos, fuori-pistas y aplaudidos viajes al paisaje. Un aparato veloz de la categoría "Fomento" —que también conocemos como "Ford T" o "Limitada del 27"— puede viajar a insospechados 170-180 km/h, pero las cifras son bastante difíciles de determinar porque los preparadores buscan preferentemente darles más salida y quitarles velocidad máxima, puesto que corren casi siempre en circuitos de rectas cortas y curvas de 90 grados. El reglamento de la categoría es simple: se admiten motores de cuatro cilindros hasta 1928 (Ford "T", Chevrolet, Whippet, Rugby), permitiéndoles cualquier tipo de preparación, inclusive instalación de tapa de cilindros con válvulas —no más de dos por cilindro— en la cabeza. A la vez, también se admiten otros motores de cuatro cilindros posteriores a 1928 (Ford "A", Ford "B", Plymouth, Willys, IKA y Chrysler) con preparación liberada pero sin válvulas en la cabeza. La sobrealimentación está absolutamente prohibida y la rectificación de los cilindros está permitida hásta un tope de 0,6 pulgadas como máximo, mientras que los pistones deben conservar el recorrido original de fábrica.

El chasis debe ser "fabricado enteramente en el país, original para coches de paseo, transformado en el país, o cualquier otro previamente autorizado por la C. D. A.". En una palabra, puede usarse cualquier chasis, aunque la totalidad de los automóviles usa exclusivamente bastidores de largueros tipo Ford "T" y es muy raro encontrar alguna suspensión delantera independiente. La lógica escasez de repuestos obliga a los pilotos y sus mecánicos a fabricar las piezas de recambio. Ellos prefieren pasar horas y horas frente al torno antes que usar el tiempo modificando y actualizando los automóviles. Así es como —por ejemplo— son muy pocos los que usan caja de velocidades. En general prefieren desmultiplicar la relación de piñón y corona para andar en directa, o bien conceden aceptar la caja de cintas que equipaba al Ford "T".

Un detalle singular: Nadie usa motor de arranque y por lo tanto tienen que poner en marcha moviendo el auto. Entonces, en lugar del tradicional empujón, emplean el sistema que usan los planeadores para despegar, es decir, unen con una cuarta el auto y una pick-up y cuando el motor empieza a funcionar sueltan la cuarta, la pick-up se aparta y el auto sigue viaje.

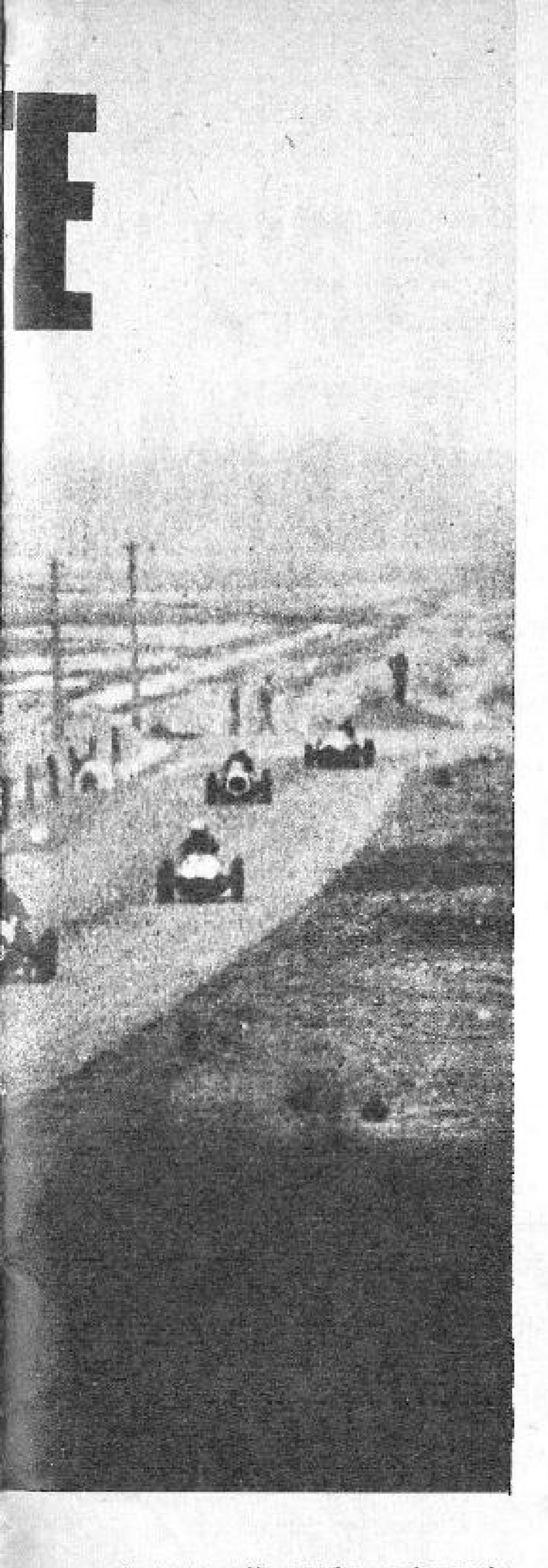
Cenicienta, bohemia, humilde, la categoría "Fomento Automovilista" parece una risueña página de la historia. Pero aún tiene bríos para seguir haciendo ruido y cosechando aplausos.

Del suroeste de Buenos Aires y de La Pampa —que es su zona de influencia— la "Fomento" trepó hasta las barrancas del Paraná. Zárate la recibió de brazos abiertos.

El dinámico club Defensores Unidos preparó un circuito mixto (tierra y asfalto) de 1.520 metros, con siete curvas y un desnivel altimétrico de 8 metros, rescatando los automóviles del tradicional y polvoriento óvalo que generalmente los reúne. Esta variante fue aceptada con mucho gusto por los pilotos, que se avinieron con toda cordialidad a la previsible serie de aprietos que les deparaba cada curva. Pero con volante y acelerador todo se puede corregir y además el público se queda muy contento cuando los automóviles de carrera derrapan, andan de costado, frenan en terreno desparejo, hacen trompos monumentales y recurren a verdaderos malabarismos para conservarse en la pista. Todo este libreto fue cumplido al pie de la letra por autos y pilotos, con la sabia maestría que caracteriza a la categoría "Fomento Automovilista".

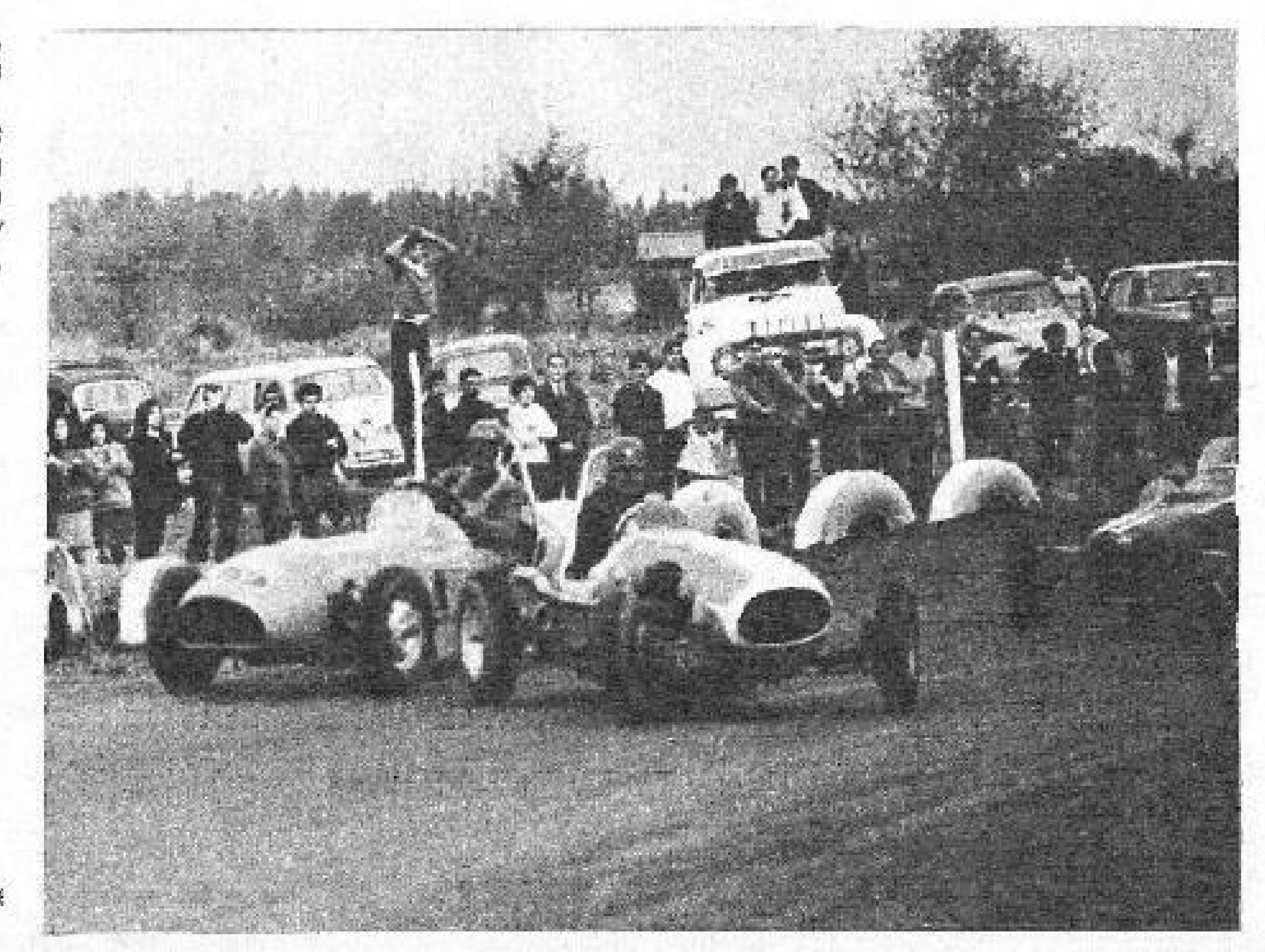
En la primera de las dos series, lucharon por la punta Juan Cabrera y Santiago Herrero, probando que el circuito podía recorrerse con esos autos en menos de un minuto y tres segundos. Herrero había largado desde atrás y durante las diez vueltas se acercó lentamente a Cabrera, que finalmente se impuso por 4/10 de segundo, en final emocionante. Tercero resultó Rubén Geminari, cuarto José Boriosj y quinto Héctor Corona.

En la primera curva de la segunda serie, Raúl Campinetti siguió de largo mientras Abel Thomas y Rolando Sotro que habían picado al fren-



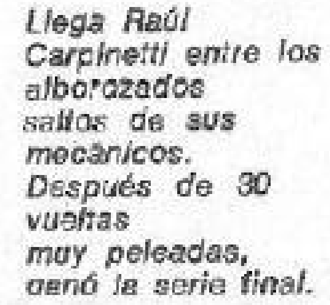


Trompos, derrapes, autos cruzados... Los zarateños aplaudieron un espectáculo inesperado y corajudo.



Herrero y Carpinetti corrigen violentamente el derrape al salir juntos de una curva.

Héctor Corona nos muestra una de las variantes más pintorescas y habituales de la categoría "Fomento Automovilista". Uno solo gana la carrera, pero todos se divierten así.



Llega Raúl Carpinetti entre los alborozados saltos de sus mecánicos. Después de 30 vueltas muy peleadas, ganó la serie final.

te junto con él, pasaban a la punta. Sotro conservó la vanguardia hasta el sexto circuito, pero comenzó a retrasarse al romper el cárter. Esta batería la ganó el campeón Abel Thomas que, sorprendentemente, calza cubiertas Cinturato en su Ford T. Ante el retraso de Rolando Sotro, quién resultó tercero con una vuelta menos, Campinetti rubricó su arremetida con el segundo puesto. Cuarto quedó Carlos Bortolotti y quinto David Dumit, con el único Chevrolet que había en la pista.

Durante las 30 vueltas de la serie final, tres hombres alternaron la punta: Herrero desde la primera hasta la novena y desde la 17a. hasta la 19a. ronda. Rolando Sotro desde la décima hasta la décimoquinta, y desde la 20a. a la 30a. adjudicándose el premio mayor de los zarateños. Rolando Sotro arregló su cárter con masilla plástica y logró arrimar al segundo puesto completando, como el puntero, 30 vueltas. Cuatro giros más atrás quedaron el tercero José Boriosj y el cuarto Alejandro Giordano. Héctor Corona entró quinto con 24 vueltas y Cabrera sexto con 21. Abel Thomas, que era uno de los candidatos más firmes al triunfo, abandonó en la séptima vuelta.

La gran cantidad de abandonos se atribuyó al implacable circuito zarateño, pero allí volverá a correr la categoría "Fomento Automovilista" en octubre, una nueva fecha para el club Defensores Unidos.

C. M. T.





FOMENTO AUTOMOVILISTA

Club Defensores Unidos de Zárate - 5/VI/66

CLASIFICACION FINAL

1°	11	Raúl Compinetti	Ford B	33m 37s	30
2°	6	Rolando Sotro	Ford A	34m 14s	30
3°	68	José Boroiosj	Ford A	34m 18s	26
4°	74	Alejandro Giordano	Ford T	34m 24s	26
5°	85	Héctor Corona	Ford T	34m 22s	24
6°	4	Juan Cabrera	Ford A	25m 14s	21
7°	50	Waldemar Corona	Ford T	26m 49s	21
8°	88	Alfonso Mainero	Rugby	34m 15s1	21

PROMEDIO DE GANADOR: 81 km/h.

NO SE CLASIFICARON: el 28 de Santiago Herrero, el 1 de Abel Thomas, el 27 de Rubén Ceminari y el 87 de Carlos Bertolotti.

REGULAR PORTEÑO

Bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, se realizó el domingo una prueba para categoría única. La largada tuvo lugar frente al ACA de Luján con destino a Chivilcoy, Saladillo Cañuelas. El resultado final es el siguiente:

1°	Batmalle-Rodríguez	43 puntos
2°	acerre-Yasky	56,2
3°	Espíndola-Rudiferia	73,4
4°	Salguero-Carballo	82,4
5°	Valle-Valle	83,3

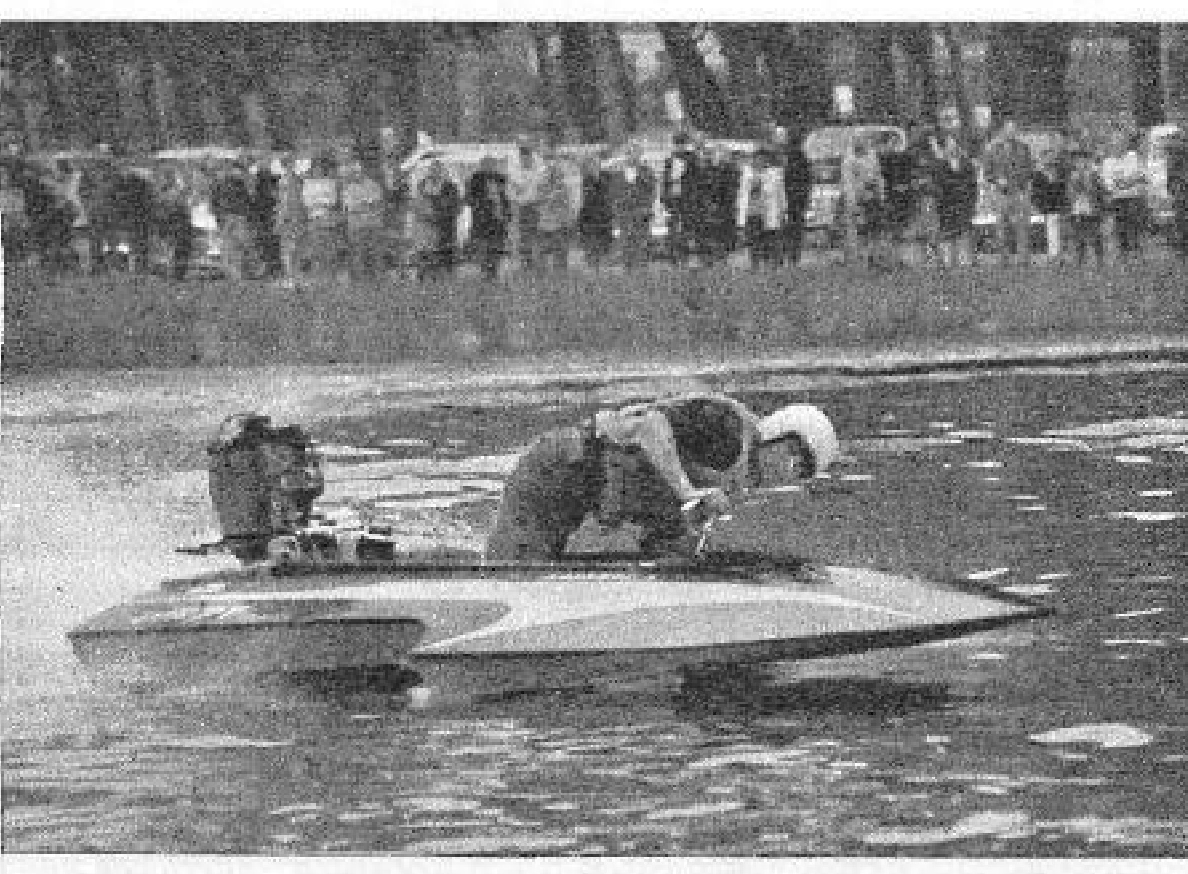
BRILLANTE



No es un marciano ni un astronauta; es Alfredo Matthesius, ganador de la prueba de fondo del lago de Palermo con la mojarra "Estrellita III".

Nuevamente el lago de Palermo fue apropiado escenario para las pruebas de motonáutica. Hubo mucho público y no muchos inscriptos, pero la reunión resultó realmente brillante. Se destacaron Breton, Uris y Matthesius con su infalible "Estrellita III"

Fotos de JUAN MESTICHELLI



Floro Uris al timón del hidroplano "Dippy", doblando con todo en la curva de la "isla". Fue el ganador de su categoría.

Las competencias motonáuticas cuando se disputan en un escenario tan bonito y tan accesible como el lago de Palermo, ejercen un magnetismo notable sobre el público, aunque el tiempo nublado y amenazador y la falta de previsión de sus organizadores sean un hándicap en contra.

Creemos que hay que aprovechar el "boom" de la industria motonáutica local para transportarlo a su deporte anexo, sin discriminación de categorías, y por esa razón también creemos que los dirigentes de ese deporte deben revisar muy cuidadosamente el "status" actual y unirse para colaborar en la empresa de revitalizar a la motonáutica de carrera. Nuestras páginas persiguen también ese objetivo —aunque algunos dirigentes creen que nuestras críticas son destructivas—, ya que somos automovilistas y motonautas de alma y activos.

La reunión del lago de Palermo fue, pese a lo antedicho y a la escasa cantidad de inscriptos, muy interesante. Las categorías B.U.A. y C.U.A. fueron agrupadas en una sola y disputadas en dos mangas que fueron ganadas respectivamente por Santiago Bretón y Mario Benedet, sumando el primero de ellos puntaje necesario para imponerse en el cómputo final —justo premio para su veteranía e increíble entusiasmo—.

La clase Hidroplanos Internacional X" funcionó con dos solitarias embarcaciones (el tercero en discordia no pudo arrancar) que le pusieron a las dos mangas corridas sonido y velocidad —más de 100 km/h en las rectas—. Floro Uris paseó su hidroplano haciendo gala de excelente manejo y gran velocidad, a expensas de Jorge Del Río, que tuvo largadas muy desafortunadas en las correspondientes mangas. El plato fuerte fueron las autóctonas Mojarras capitaneadas por Alfredo Matthesius, que ganó dos de las tres mangas; la restante fue ganada por José Cudly gracias a la descalificación de Matthesius y Viaggio por adelantarse en la largada y los abandonos de D'Angelo y Soriano.

Los tres puntos del ganador, impecablemente preparada por Ezio Sevegnani, hizo rendir los casi 110 HP que a 6500 rev/min le han exprimido al humilde Ford 60 y los lució con todas las de la ley sobre las buenas actuaciones de Viaggio y Cudly.

La última manga de las Mojarras se largó impecablemente (todos en una línea) en medio de la expectativa creada por la posibilidad de que un 2º puesto de Matthesius y un 3º de Cudly convirtiera automáticamente a este último en ganador; pero el piloto de la "Estrellita III" se dio el gustazo de ganar de punta a punta la manga, llevándose los laureles de la última competencia de la tarde.

ASOCIACION DE VOLANTES MOTONAUTICOS

Lago de Palermo - 5/VI/66

CLASIFICACIONES FINALES

CATEGORIAS B.U.A. Y C.A. —FUERA DE BORDA HASTA 350 Y 500 CM^3— (POR SUMA DEL PUNTAJE OBTENIDO EN LAS DOS MANGAS)

1º	Santiago Bretón - "Miss Delta Marine" (Chrysler 35) ..	con	700	puntos
2º	Mario Benedet - "Vilma"	,,	625	,,
3º	Alberto Reverdito - "Miss Delta Marine II"	,,	300	,,

CATEGORIAS HIDROPLANOS CLASE INTERNACIONAL "K" —FUERA DE BORDA HASTA 750 CM^3— (POR SUMA DEL PUNTAJE OBTENIDO DE LAS DOS MANGAS)

1º	Floro Uris - "Dippy" (Mercury)	con	800	puntos
2º	Jorge Del Río - "Bazooka"	,,	600	,,

CATEGORIA MOJARRA (POR SUMA DEL PUNTAJE OBTENIDO EN LAS DOS MANGAS)

1º	Alfredo Matthesius - "Estrellita III" (Ford)	con	800	puntos
2º	José Cudly - "Alenka"	,,	738	,,
3º	Juan Viaggio - "Laura"	,,	600	,,
4º	Carlos D'Angelo - "Periquita"	,,	450	,,
5º	Pedro Soriano - "¡Hola!"	,,	127	,,

TIEMPO DE HISTORIA

UNA BUENA IDEA MUERTA

Hubo una vez. . . cuando se quiso acercar los dos mundos de Europa y EE. UU. en una serie de carreras, particularmente la llamada "500 Millas de Monza", que iba a formar parte de un verdadero Campeonato Mundial complementado por las 500 Millas de Indianópolis, con posibilidad de extenderse a otros circuitos con el tiempo.

Loable idea —promocionada especialmente por el entusiasta señor Bacigalupi de Monza— pero que en definitiva no caminó, creemos que más que nada porque, después de la muy discreta performance de Ferrari en Indianápolis en 1958, los restantes constructores europeos tenían mucho miedo de quemarse los dedos. Y ese miedo les quedó hasta que primero Cooper, luego Lotus, demostró que la ciudadela no era invulnerable.

Esa era la época de Jimmy Bryan, Pat O'Connor, Sam Hanks, cuando el Offy cuatro cilindros estaba en todo el apogeo de su potencia. Para luchar contra los temibles roadsters norteamericanos, la industria, y los particulares, de Europa fueron a la lid con vehículos rarísimos. Uno de ellos es el que se ilustra en la foto, el Eldorado Special con motor Maserati 4.200, patrocinado por una firma fabricante de helados y manejado por Stirling Moss, que en esa época también se encontraba en el cenit de su capacidad conductiva (en realidad, tuvo su apogeo cuando se accidentó tan gravemente con el Lotus en Inglaterra).

Ferrari presentó un aparato raro, cuadrado, con motor V12 que dio un resultado más o menos discreto (uno de ellos llegó tercero en 1958, conducido por Phil Hill, Luigi Musso y Mike Hawthorn en relevos). También corrieron, lógicamente que a inferior velocidad, Jaguars de la Ecurie Ecosse, un Lister-Jaguar, etcétera. Sin embargo, nadie podía enfrentar en esa época a los coches norteamericanos y a sus aguerridos conductores, acostumbrados al terrible esfuerzo que supone manejar tres horas y media



POR RONALD HANSEN

a promedios superiores a los 200 kilómetros por hora.

Era la época cuando Ferrari todavía hacía rejuntes insólitos, los que, sin embargo, solían caminar. En 1958 presentó tres coches; los tres eran completamente distintos entre sí.

Uno de ellos, el que eventualmente ocupó el tercer puesto en la final (tres series y clasificación final por cómputo de tiempos) se construyó especialmente para esa carrera. El motor era un V12 de 4.200 cm³ como usaban los coches sport de esa época, especialmente preparado (potencia denunciada, 400 CV); la suspensión era por espirales adelante y un eje de Dion atrás (¿se acuerdan del apogeo del eje de Dion, más o menos para esa época?) y tenía ruedas de alambre Borrani con cubiertas Firestone.

Otro de los coches era un ex Grand Prix 4500, cilindrada reducida a 4.2 litros, con bastidor reforzado, suspensión modificada para Indianápolis (lo habían inscripto para 1953, pero no corrió) y la original carrocería Grand Prix. Atrás tenía un eje de Dion con ballesta trasversal, y adelante otra ballesta con paralelogramo deformable. Cada rueda poseía dos amortiguadores.

El tercero era un V6, de los 2500 de ese tiempo, agrandado a 2.800 cm³, con bastidor y carrocería especiales. Las cuatro ruedas tenían espirales, atrás de Dion, adelante paralelogramo deformable. La carrocería era una versión libre de la Grand Prix de la época, con el capot alargado.

Jack Fairman condujo, sin gran éxito, un monoplaza con motor Jaguar 3.8, hecho por Brian Lister, un fabricante de coches sport que brilló fugazmente durante cuatro o cinco años y después resolvió dedicarse a otra cosa.

Los coches norteamericanos eran más o menos lo mismo que los que corrían hace algunos años, hasta que fueron desplazados por los modernos "motor atrás". Lástima, en definitiva, que la idea no fructificó



CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención de espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

El reglamento de la deportiva (Art. 613) establece: "En carreras donde tomen parte afiliados de otros países, a los efectos del puntaje de los campeonatos argentinos, se los adjudicarán a los corredores licenciados por la CDA los puntos que corresponderán de acuerdo al lugar obtenido en la clasificación general". En el GP Internacional de Turismo de 1965, la clasificación en la categoría 850 cm³ terminó con el triunfo de Gastón Perkins, segundo el uruguayo Oscar Mario González, tercero "Cacho". La deportiva le otorgó los 30 puntos del primer puesto a Gastón Perkins (campeón indiscutido con 63 puntos) y los 20 del segundo a "Cacho". La semana pasada nos corrimos a la deportiva para esclarecer el caso. Ellos nos dieron la razón: según lo establece el reglamento, los 20 puntos que le corresponden al segundo debieron quedar desiertos, mientras que a "Cacho" le corresponden sólo 10. A pesar de no haber comunicación oficial todavía, Eduardo Copello (foto) puede ir saboreando el subcampeonato. Esperemos que en su condición de mendocino deje de tomar bebidas gaseosas y aunque sea por una vez llene con un rico vinacho la copa.



En la categoría Turismo las cosas son mucho más severas. En Lobos, Carlos Ruesch punteó hasta la séptima de las ocho vueltas y se vio precisado a abandonar. Lo tomó con calma y se fue a comer un regio churrasco con papas fritas. Lo clasificaron tercero con siete vueltas, de manera que obtenía los seis puntos para el campeonato que puntea en la categoría B. El coche no apareció por el parque cerrado y lo descalificaron. En TC las cosas son distintas. Emiliozzi obtuvo el récord de vuelta en Venado Tuerto y con ello las veinte lucardas del premio (que entregó Parabrisas CORSA) y otros premios menores por clasificaciones parciales. Además lo clasificaron con una vuelta menos en la décimo segunda colocación. El reglamento de la prueba establecía en ese caso que debía entregar el automóvil al parque cerrado; sin embargo, el piloto de Olavarría no se presentó. No pasó nada; Emiliozzi fue clasificado igualmente. Vaya un ejemplo de cosas que pasan muy seguido.

Muchos de los autos más prolijos y agradables que se mueven en el agitado mundillo del TC se deben a los buenos trabajos de carrocería realizados por BAUFER. Uno más se apresta a dejar el citado taller para debutar a la brevedad posible. Se trata en esta ocasión del automóvil que se hizo para Ricardo Bonnano quien se apronta, ahora sí, a pisar fuerte en la categoría. La carrocería, montada sobre un chassis Meunier, respeta las medidas externas de cabina del CHEVROLET Fleetline 1950, según exige el reglamnto y con la altura llevada a su límite mínimo, o sea, 1.07 m. El trabajo externo sigue el diseño del dibujo realizado por Jorge Ferreyra Basso, estudiante de ingeniería, colaborador de BAUFER por afición.

La categoría Minijúnior va dando frutos cada vez más importantes, aparte de la proliferación de chasis cada vez más perfeccionados y "funcionales" hay alguien que ha encarado la construcción integral (diseño y fabricación) de un motor especial para la categoría.

Ese alguien es Guillermo Yur, que tiene en proceso muy adelantado un motor YUR de 780 cm³ bicilíndrico de dos tiempos.

Las características de este "especial MJ" son interesantes: los dos cilindros son horizontales, paralelos hacia adelante, la refrigeración es por aire y las dimensiones de sus cilindros 86 mm de carrera por 88 mm de diámetro. La admisión es a flappers (sistema usual en los motores fuera de borda para lanchas), la caja de cambios va ubicada a continuación del motor —a popa— y en su extremo (exteriormente) se sitúa el embrague.

Su constructor estima que desarrollará una potencia de 40 CV a unas 8.000 r.p.m. Una vez terminado propulsará a un chasis también construido por la firma Yur, Bavastro y Cía.

La escena a las 5 de la tarde, en el bar "Ring Side" del Luna Park. Juan Manuel Fangio (elegante traje azul) toma un café —que no pagó él— con otros dos caballeros. Los curiosos se arremolinan tras los vidrios. El mozo del bar, italianísimo, orgulloso por semejante visita, le dice a otro cliente:

—Sí. Siempre viene aquí. ¿Y vio qué pinta? Este *Gálvez* sí que sabe vivir la vida...

Algo realmente nuevo para los aficionados al automovilismo. Una entidad llamada "Trans-Sport" ha sido constituida para facilitar el traslado de los "tifosi" del deporte automotor a las competencias que se efectúan en el interior del país.

El servicio se brinda mediante coches tipo "Aerocoach Panorámicos" ultramodernos, contando con un pasar a bordo muy "astuto": copas, revistas, material para el control de pasos, debates sobre el tema "fierrero" que inspiró el viaje (del que participan periodistas y corredores invitados), etc.

El viaje comienza en Buenos Aires los días sábado a última hora y tienen como destino el mejor lugar de observación de la carrera sobre el circuito, finalizando —previo paso por el parque cerrado— con el regreso a Buenos Aires en la tarde del domingo. "Trans-Sport" pretende alcanzar un alto nivel en la prestación de sus servicios, en consecuencia en los viajes no serán invitados periodistas de CORSA (para que los eventuales usuarios se queden tranquilos).

"Trans-Sport" funciona en Diagonal Norte 616 Of. 716 (T. E. 34-6284 y 34-8781).

LOS ANGELES. — Recientemente, la American Shelby Inc. ha celebrado el primer aniversario de la transferencia de su planta fabril de Venecia a Los Angeles, ambas en California. Hasta el mes de marzo de 1965 la American Shelby había construido 48 automóviles entre Cobra y Shelby GT 350; en el mismo mes del corriente año llevaba ya producidas 49 unidades, lo que representa un incremento del 1.300 por ciento en la fabricación. Además, la American Shelby ha proyectado y construido el Ford GT Mark II, prototipo de competición de la Ford Motor Company.

Por otra parte, se están produciendo tres versiones distintas del Cobra y del GT 350, una para calle, otra para carreras de drag y una de competición pura.

También hay noticias de que Carrol Shelby ha consignado mil unidades GT 350 a la Hertz Corp., la más grande empresa norteamericana de automóviles de alquiler, que se ocupará de ofrecerlos en setenta ciudades norteamericanas.

Continúa la revolución en el TC. En Salto podremos apreciar un montón de cosas nuevas. La más sabrosa es el debut del Falcon F-100 de López Oribe, que fue diseñado y construido por el ingeniero Bascou. Armando J. Ríos retornará con su Chevrolet de siete bancadas bajo la preparación del volante de Turismo platense Julián Ulibarry. Muy contentos con las pruebas realizadas con el automóvil, Julio Faustino y Dionisio Zaremba dejan el Chevrolet de cuatro bancadas por otro de siete bancadas. Duanne Edward Bellmore está en los Estados Unidos comprando piezas para su Falcon F-100. La carrocería ya está lista. Miguel Scardigna continúa preparando, en Chascomús, su nuevo automóvil de TC.

SAFRAR, firma constructora de los sólidos Peugeot en la Argentina, acaba de dar una demostración más de su capacidad industrial. Al significativo hecho de lograr en poco más de un año la producción del 93 % de sus vehículos en el país, añade ahora otro eslabón significativo: inició la exportación de piezas de repuesto de fabricación nacional. En efecto, en el vapor Acapulco fue embarcada la semana pasada una partida de 25 cajones de repuestos con destino Chile.

Este es el primer paso de un vasto plan de exportaciones que comprende la venta de repuestos por un valor total de 723.000 dólares y que se ajusta a los convenios de la ALALC.



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que sean de interés general.

AUTO UNION

De Juan B. Lasala - Capital.

Quisiera requerirles la siguiente información:

1) ¿Con qué bujías compiten generalmente los Auto Union en TM?

2) ¿Quién posee el Auto Union más rápido de TM en la actualidad?

3) El Auto Union de Tito Cancellieri, ¿es de procedencia alemana?

4) ¿Por qué razones puede romperse un palier? ¿Es fácil romperlo en estos autos?

5) ¿Se permite en TM colocar ignición a transistores?

6) Si no hay inconveniente, ¿podrían darme a conocer el nombre del seudónimo "Los Pingüinos" que, junto con "El Suizo", participó en los 200 Km. del Autódromo?

R. — 1) Los Auto Union compiten generalmente con bujías Bosch de rango térmico comprendido entre 270 y 310 o las Champion equivalentes.

2) El Auto Union TM más rápido de la actualidad puede estar entre los de Tulio Riva y Héctor Gradessi.

3) El A. U. de Tito Cancellieri, efectivamente, es de procedencia alemana.

4) Los palieres se rompen por solicitaciones reiteradas de torsión que originan la fatiga de su material o eventualmente por una falla de ese material (siempre hablamos de palieres correctamente dimensionados).

5) El sistema transistorizado no puede ser colocado porque el Anexo "J" del Código Deportivo Internacional dice textualmente: "la bobina de encendido, el condensador, el distribuidor, son libres a condición de que el sistema de encendido quede tal como el previsto por el constructor para el modelo considerado y que el reemplazo de dichos accesorios no traiga aparejada ninguna modificación del sistema de montaje previsto por el constructor para el modelo considerado".

6) En realidad hay inconveniente, porque justamente estábamos en el box de ese "team" en la carrera referida y nos interesamos por la identidad de la singular pareja, pero sus ayudantes ocasionales nos dijeron que querían guardar el incógnito. Lo que nos consta es que ni "El Suizo" ni "Los Pingüinos" son Palito Ortega y Leo Dan, respectivamente.

CONTRATUERCA (MARCA REGISTRADA)

De Eduardo Fullede (a) Leocadio Bermúdez. - S. A. de Areco.

Con referencia a la nota aparecida en CORSA Nº 5 según la cual se podían solicitar los números ya aparecidos con esto se anotan un poroto grande como una casa, ya que otra revista del ambiente cobra 50 pesos por cada número atrasado. Por la presente le solicito el número 0; lo tuve pero lo extravié (es imperdonable perder un ejemplar de CORSA, ¿ no?).

Tengo 23 años, argentino, soltero (piola), corsa, tuerca o contratuerca (marca registrada) y dibujante técnico. Aprovecho la oportunidad para felicitarlos por la revista, aunque en realidad la tienen que hacer así por la competencia, pero de todos modos mando mis felicitaciones.

Si es cierto que hubo tal, estuvieron muy astutos en publicar en Correo CORSA la carta de ese M. Mac Laren, y más gruesos con la contestación de ustedes (otro poroto). Hay una revista de automovilismo que sólo publica las cartas que los elogian, y a las que tiran la bronca por alguna metida de pata no les dan importancia; yo mandé algunas (certificadas) por burradas que habían cometido y no tuve noticias. Les aclaro que también leo esa revista, pero prefiero CORSA y no porque cueste unos mangos menos.

Según mi parecer, ustedes tendrían que ir por los talleres donde se preparan autos de carrera (TC, TM, MN, MJ, etc.) aunque hicieran lo mismo que otras revistas.

Ustedes les pondrían la tapa yendo a todos en general: a los de arriba (200 km/h. en más) y a los de abajo: los de los Chevrolet Apache 4 bancadas, a los de Ford 59 AB (poroto Nº 3), estos son la mayoría y aunque no les dediquen mucho espacio sólo el nombrarlos les da estímulo.

Estos ñatos (los de abajo) aparecen en los diarios, revistas, sólo en las nóminas de participantes, cuando se dan la piña o en los resultados, generalmente del 7º u 8º puesto para abajo; otros encuentran una carrera (todos salen a la pesca) —remember Venado Tuerto Nº 13, Chevrolet Apache—, segundo, tercero, cuarto y quinto ídem marca, sexto Ford 59 AB; séptimo bombachas con F-100 (¡bah!).

¿Se dieron cuenta?: soy chivista y chevytuista con Sandokán o Cupeiro (entre nos prefiero a éste aunque Carlitos II anda muy bien).

Con lo antedicho, no pretendo inventar la pólvora, ni decirles lo que tienen que hacer, pero es la opinión de muchos tuercas o corsas o como quieran llamarlos (hagan una encuesta y se van a dar cuenta). La encuesta del Autódromo: Poroto Nº 4; ellos creen como yo que deben y pueden ir a ver qué pasa abajo (los de arriba tienen guita) porque hay cada albondigones que dan pena. Si hacen realidad estas míseras opiniones se van a anotar el poroto Nº 5 y voy a cortar sino se van a empachar con porotos.

Post-Data: Esta carta o novela no es para Correo CORSA, prohíbo terminantemente el uso de la palabra "contratuerca" (marca registrada) sin mi autorización.

R. — Para romper esquemas (frase muy de moda y muy chic) comenzaremos por el final, es decir por aclarar o contestar la "post-data":

Q1) No estamos de acuerdo con usted, su carta-novela es de interés estratégico por lo tanto va en Correo CORSA.

→

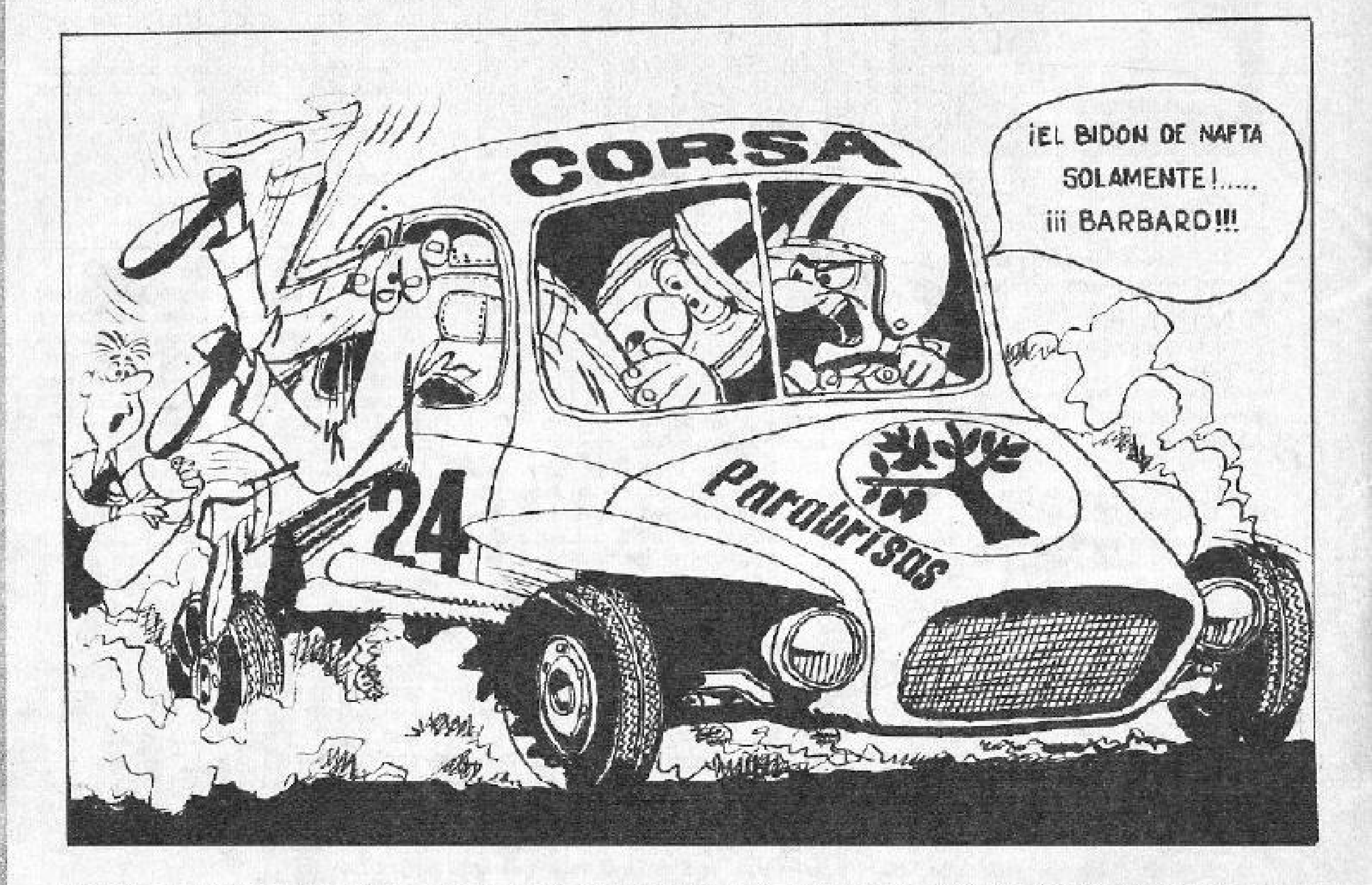
CORREO CORSA

de paso se cubre de gloria y puede aspirar al premio Pulitzer.

2) Hay algo que queríamos que nos aclarara: si su marca registrada sobre la palabra "contratuerca" ampara solamente al sentido alegórico de la misma o su acepción literal (mecánica). Esto es muy importante porque si es sobre la acepción literal, cada vez que mencionemos un mecanismo que tiene tuerca y contratuerca (¡perdón!) para su bloqueo, tendremos que solicitarle la autorización.

La carta del señor Henry Mac Laren es verídica, y la guardamos en nuestro archivo de kinotos amargos calimastrados. Saldremos más tupido para hacer "il giro" de los talleres, y la prueba de que también nos ocuparemos por los de "abajo" es la pequeña serie que publicamos con el título de "Qué opina el TC".

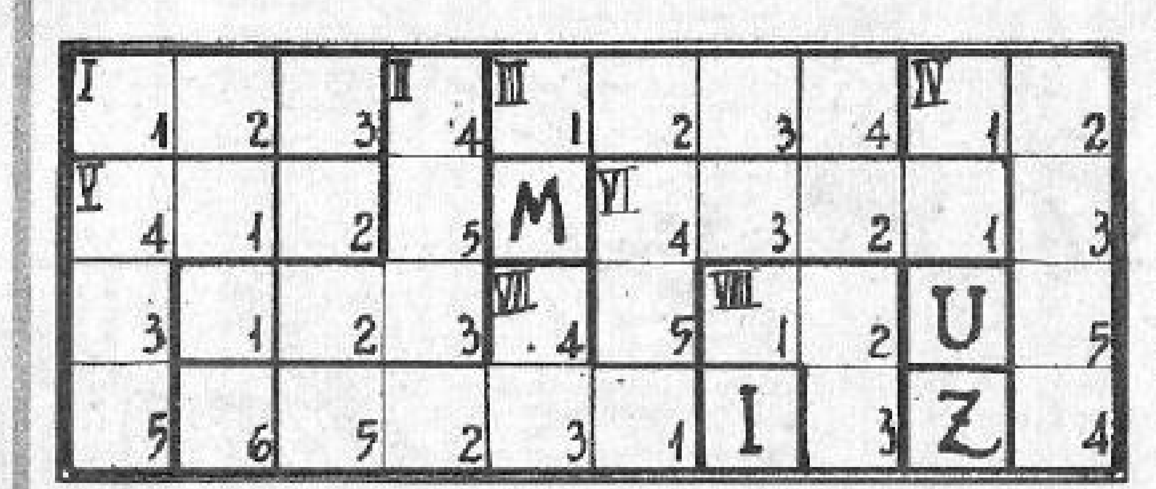
El número "0" le será enviado pero... ¡a no perderlo más!... ¡qué tanto!



ENTRETENIMIENTOS

Creación de APYRE - Copyright by PARABRISAS-CORSA

PATRIOTAS EN DOS RUEDAS



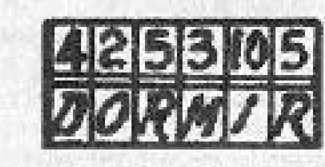
El casillero está dividido en sectores, a los que se aplicó los números romanos. Halladas las palabras que las definiciones sugieren, escribir las letras de cada una en el sector correspondiente, siguiendo el orden indicado por la numeración (1-2-3-4, etc.).

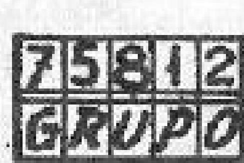
A entretenimiento terminado, se leerá una frase que usted, lector, seguramente leyó en PARABRISAS CORSA Nº 5 en el comentario de las carreras motociclísticas del domingo pasado.

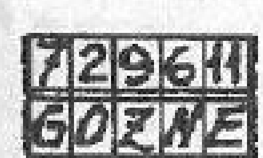
DEFINICIONES: I: República Arabe Unida (Inic.) — II: Unidad de peso. — III: Un beso... en inglés. — IV: Usan la lima. — V: El nombre actual del estado que fue Costa de Oro (Africa). — VI: La usa el que toma mate. — VII: Los hacen los ingenieros y arquitectos. — VIII: Nombre de la 16ª letra de nuestro alfabeto.

SOLUCIONES DEL NUMERO ANTERIOR

LA SOLUCION:
(de TM en paraíso)



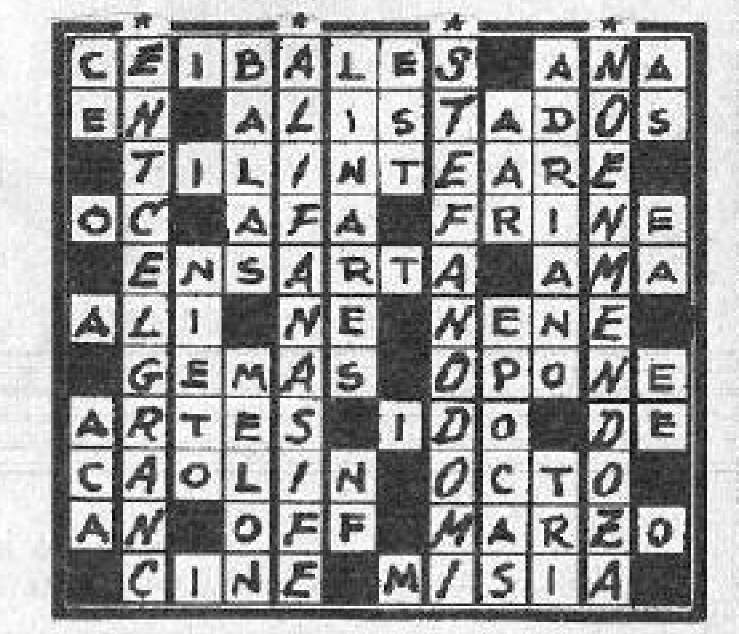




POMODORO
1 2 3 2 4 2 5 2

MONGUZZI
3 2 6 7 8 9 9 10

PEREZ
1 11 5 11 9

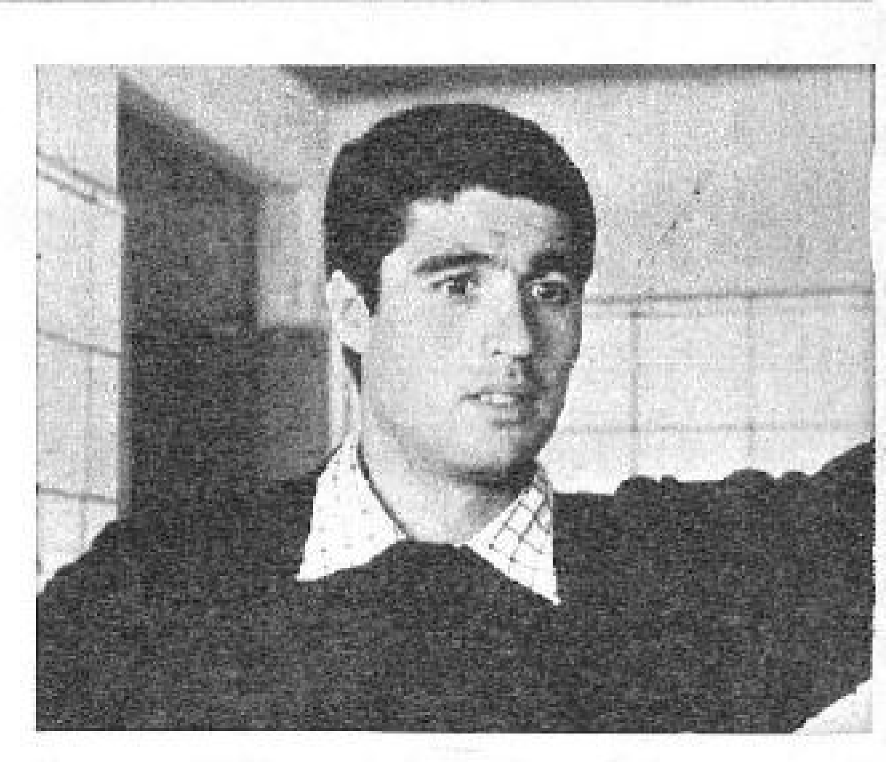


LA FRASE RESULTANTE ES:
En TC el gran Califa Nasif Estéfano dominó en Mendoza

PAGINA 31

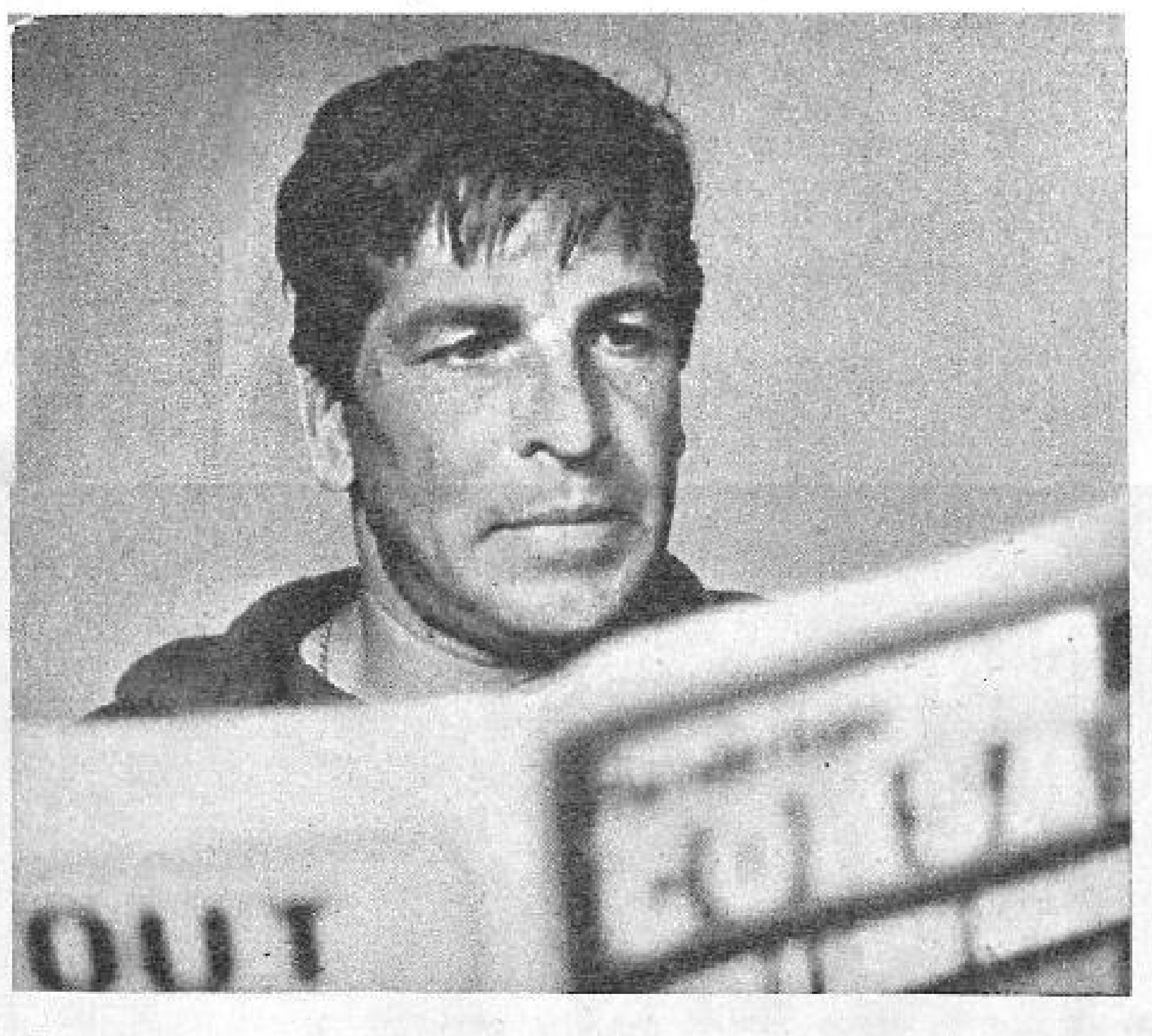
Aquí nuestros redactores tienen piedra libre. El único tema obligado es el automovilismo deportivo. Después, no importa cómo llegan hasta él. Lo que sí interesa es que esta página resulte en lo posible un reflejo de lo que opinan los OTROS, los que están de los boxes para allá, sean o no famosos.

REPORTAJE A BOCA



Tampoco Rojitas es de los que dejaría la redonda por los fierros, pero le gusta el ruido y es hincha de Cupeiro.

Marzolini prefiere a Rolo Alzaga, pero personalmente no le gustaría correr.



Roma piensa dedicarse al automovilismo. Ya se preparó y entrena con un Falcon "tocado": logró 1m 29s en el circuito perimetral del Autódromo.



Alberto J. Armando es automovilista hasta el cuello de la camisa. Ahora empresario, antes fue corredor. Su ídolo: Oscar Gálvez.

Comencemos por la cabeza. Y la cabeza de Boca Juniors, no lo dudemos, es don Alberto J. Armando, hombre estrechamente vinculado al automovilismo, ya como empresario, ya como corredor que fue en la década del 30.

Prefiere el TC. Para él es la categoría popular por excelencia, y lo popular nunca puede estar equivocado, nos afirma. Pero Armando es un hombre que bulle con el ritmo de la época y no se desmiente cuando le preguntamos si está a favor o en contra del estilo tradicional en la categoría TC. Es terminante: "Ningún competidor ni mecánico puede ignorar a esta altura del desarrollo técnico la importancia de la aerodinamia en el automovilismo. Otro tanto ocurre con la suspensión. Y así en todos los aspectos. Ergo: el TC debe evolucionar y no estancarse como pretenden algunos a los que les asusta el progreso".

Sostiene también que es muy importante que las fábricas apoyen las competencias, como lo hace Ford. Su corredor preferido en estos momentos es Emiliozzi, aunque Gálvez lo fue y lo seguirá siendo siempre. Admira mucho a Rolo Alzaga.

Termina confesándonos que se está haciendo preparar un Falcon con dos carburadores y caja de cinco velocidades: "No para correr, por supuesto, simplemente que me tiene fastidiado un tipo que todos los días me deja pagando con un auto más grande que el mío."

ROMA, FUTURO CORSA

"Mi Falcon anda en los 165 km/h." Estas fueron sus primeras palabras. Cuando deje el fútbol se dedicará a las carreras. El coche se lo preparó "livianito" Martins. "Se tiene muy bien, sabe, imagínese que en el circuito perimetral del Autódromo hice 1 minuto 29 segundos. . ." Nos parece un magnífico tiempo, si es que no se apuró un poco el cronometrista. Pero Roma insiste, y le creemos. Es un apasionado del automovilismo y le fastidia no poder seguir las carreras de cerca. Sus preferidos son Emiliozzi y Cupeiro.

SILVEIRA, MARZOLINI, LOS ROJAS

Alcides Silveira prefiere las competencias de pista, y su corredor favorito es Andrea Vianini. Para Silvio Marzolini no existen categorías preferidas, en cambio es hincha de Rodolfo de Alzaga; no le gustaría correr, piensa que se arriesga demasiado. Oscar Pianetti vuelca sus afectos en Jorge Cupeiro y por los coches de pista, "como los que corría Fangio". También Angel Clemente Rojas prefiere a Cupeiro y le agrada el automovilismo como deporte pero no se aventuraría a correr; el TC lo entusiasma, aunque es más fácil que pueda asistir a pruebas de circuito. Alfredo Rojas es un tipo sanguíneo: "me gusta Emiliozzi por muerte y en cuanto pueda me largo a correr, soy un fanático del automovilismo"; a diferencia de los anteriores, que simpatizan con el Falcon como marca, éste prefiere el Rambler Clasic. Norberto Menéndez también es hincha de Emiliozzi aunque ni sueña con correr, es muy peligroso. Alberto Mario González es de los cupeiristas y prefiere el Fiat 1500. Federico Sacchi responde con prolijidad, sin grandes énfasis y nos afirma que para él no hay como Eduardo Casá; de correr elegiría la pista, el TC lo entusiasma, pero piensa que lo emocionaría demasiado la ruta y las grandes velocidades. Carlos Minoián carga nuevamente divisas para Emiliozzi y el Falcon; le gustaría correr en TC, piensa que es una categoría para corajudos.

Finalmente le llega el turno al director técnico, Néstor Raúl Rossi. Su ídolo es Cupeiro, hace 20 años que maneja y su coche es un Falcon. No le asustaría correr, pero estima que no tiene condiciones.

Se nos quedaron en el tintero nada menos que Silvero, Rattin y Simeone, pero estaban ausentes en los dos sitios de entrenamiento donde tuvimos que cocurrir para encontrar al equipo: unos en Boca, y los restantes en River, practicando con el Seleccionado.

H. G.

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913